

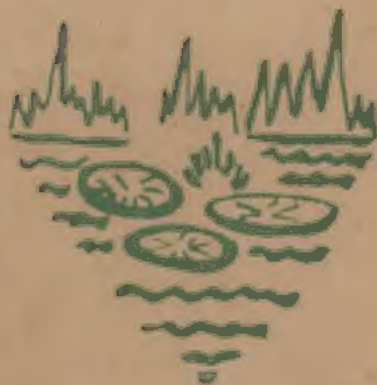
COLEÇÃO AMAZÔNICA
SÉRIE JOSÉ VERÍSSIMO

MANUEL NUNES DIAS

FOMENTO E MERCANTILISMO:

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755 - 1778)

1.º VOLUME



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ

— 1970 —

*Comp.
51. A*

Prosseguindo na série, ou antes, nas séries de seus lançamentos bibliográficos, a Universidade Federal do Pará divulga com esta obra uma das mais significativas, até hoje publicadas, para a história política e a geografia econômica da Amazônia, em particular, e do norte do país, em geral.

Trata-se de uma larga crônica da Companhia do Comércio do Grão-Pará, criada pelo gênio expansionista do Marquês de Pombal, a exemplo de outras tantas em que foi fértil o reinado de D. José I, em Portugal.

O autor da obra, originariamente uma tese de concurso à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, o professor Manuel Nunes Dias, não é um neófito nas pesquisas arquivais, e agora o seu trabalho demonstra-o à saciedade pela ponderável soma de comunicações inéditas que revela.

Não é livro pioneiro no assunto, digamo-lo, já abordado por outros no Brasil e em Portugal e aqui mesmo em Belém por João Lúcio de Azevedo, quando residente entre nós, nos famosos e hoje raríssimos "Estudos de História Paraense" (1893).

É, porém, um dos mais importantes deles — denso, sério, honesto e profundo — bem pensado, interpretado e lançado, o que levou agora a Universidade Federal do Pará a incluí-lo, jubilosamente, entre as suas publicações.

Prof. Dr. ALOYSIO DA COSTA
CHAVES

Reitor da Universidade
Federal do Pará

COMPRAMOS LIVROS USADOS
BIBLIOTECAS AVALIAÇÕES
Av. Rio Branco, 156 - S/229
262-4789

Dr. Mário Ypiranga Monteiro
Rio de Janeiro, agosto, 1982

Bt. Mário Ypiranga Monteiro
Manaus Amazonas

1251-A

FOMENTO E MERCANTILISMO:

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão

(1755 - 1778)

COLEÇÃO AMAZÔNICA
SÉRIE JOSÉ VERÍSSIMO

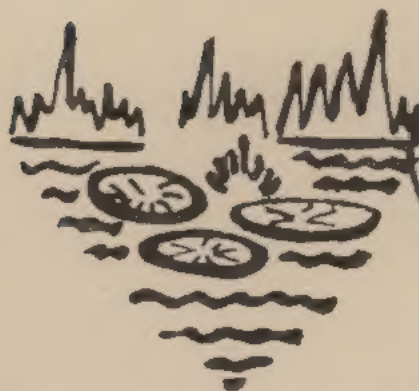
MANUEL NUNES DIAS

FOMENTO E MERCANTILISMO:

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)

Tese de concurso para docência livre apresentada à Cadeira de História da Civilização Moderna Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, em agosto de 1960, e aprovada com distinção.

1.º VOLUME



Donm
981.15
D541.1
16.1

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ

— 1970 —

À Nair, minha esposa,

e a nossos filhos

Waller,

Roberto

e Maria de Fátima

Direção do
Prof. ARTHUR CESAR FERREIRA REIS

Capa — Desenho de
LUIS DE MIRANDA CORREIA

PREFÁCIO

As chamadas Companhias de Comércio foram instrumentos de alto rendimento de que se valeram os povos que se lançaram à empresa de europeização da terra. Inglêses e franceses, através delas, criaram e fortificaram os respectivos impérios no Oriente, na África e nas Américas. Portugêses e espanhóis usaram-nas para fomentar o desenvolvimento econômico de seus espaços ultramarinos, com resultados que têm sido negados sistematicamente ou louvados com não menos entusiasmo. A história do que fizeram, nos nossos dias, já é outra história, ligada ao colonialismo que se encerra e em determinado momento pôs em sério perigo a própria segurança do Brasil.

O professor Manuel Nunes Dias, na tese com que se candidatou à livre docência na Universidade de São Paulo, levantou a crônica minuciosa do que representou, para o extremo-norte de nossa pátria, a Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, criada, no consulado pombalino, como aquela outra, para Pernambuco e Paraíba, que carece de um trabalho com a extensão e a excelência deste. Apresentando com segurança os fatores que a condicionaram e a explicaram, em particular o pensamento econômico a que podemos filiar os que a idealizaram e fizeram funcionar a conjuntura que Portugal vivia, o quadro político universal dentro do qual tinha de movimentar-se Sebastião José de Carvalho e Melo, preferentemente o britânico, que pretendia manter em suas mãos o governo econômico do velho reino peninsular, o professor Nunes Dias, com muita riqueza

de informações e uma reflexão pessoal bastante ponderável, que o liberta logo de qualquer reserva, propõe os antecedentes distantes e próximos da Companhia, convocando-nos para acompanhá-lo no que chamamos de crônica minuciosa, quase que diríamos cronológica, diária, dos fastos e dos insucessos que experimentou. Porque, nêsse particular, seu trabalho foi beneditino. Bastará ver o que representa de esforço o inventário da frota da Companhia, no seu ir e vir e no que levou e trouxe no cumprimento de suas obrigações mercantis.

Sua preparação para uma tarefa dessa natureza já fôra suficientemente atestada em ensaios anteriores, em especial aquela tese de doutoramento, em que versou o capitalismo comercial português em suas origens e nas suas primeiras experiências coloniais. Seus programas, como professor auxiliar na Faculdade de Filosofia da Universidade paulista, refletem o amadurecimento por que descobre, propõe e analisa uma série de teses que são a melhor explicação para tôda uma série de acontecimentos que compõem o processo histórico europeu nos séculos XVI, XVII e XVIII.

Seu amor à pesquisa, sua técnica no uso da documentação de que soube extrair o essencial, seu faro admirável na descoberta de fontes inéditas, a seriedade de seus conceitos constituiram, ademais, segurança indispensável para autorizá-lo à elaboração dêste livro, que perdeu pela extensão, pela profundidade, pela globalização da matéria, o caráter de mera tese de concurso para alcançar a graduação de obra de reconstituição histórica, de consulta indispensável, e de admirável exame de um tema que provocava debates e insatisfações, como ângulo ativo de tensão, no sempre atual problema da excelência ou não do consulado de Pombal. Acredito que, sob êsse aspecto, êsse livro será um elemento da maior valia, como contribuição definitiva para o estudo imparcial e já tardio de faces econômicas e políticas de um período que apaixonou, o que importa em confessar

que, se apaixonou, impediu o raciocínio frio, sereno, a reflexão sensata e honesta.

* * *

O estudo da vida da Companhia não foi iniciado pelo professor Nunes Dias. Antes dele, João Lucio de Azevedo, nos "Estudos da História Paraense", Pará, 1893, J. Mendes da Cunha Saraiva, em "Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil", Lisboa, 1958, apresentado à 3.^a Sessão do 1.^o Congresso de História da Expansão Portuguesa no Mundo, haviam procurado, o segundo principalmente, fazer aquela crônica. Tito Augusto Carvalho, em "As Companhias Portuguesas de Colonização", Lisboa, 1902, e Martin Carvalho, em "As Companhias Portuguesas de Colonização", Coimbra, 1903, tinham tido oportunidade de fixar as grandes linhas da história do que as companhias de comércio realizaram, no esforço de expansão e de extracontinentalidade de Portugal. Manoel Diegues Junior, de seu lado, em "As Companhias Privilegiadas no Comércio Colonial", publicado na Revista de História, n.^o 3, São Paulo, 1950, propusera um quadro bastante interessante dessa história, no que ela se elaborara como história no Brasil. Nenhum, no entanto, com a minuciosidade, a penetração, a precisão, a objetividade, o domínio integral do assunto nas suas particularidades mais íntimas, como o professor Nunes Dias que fez evidentemente, um trabalho modelar que significa, em última análise, não apenas um êxito seu, mas um sucesso da Universidade que o recebeu como livre-docente e anteriormente o havia realizado na formação especializada que lhe proporcionara.

A excelência deste livro não impede, no entanto, que lhe assinalemos algumas passagens em que seu ilustre autor se deixou vencer pelo visgo do tema e afirmou o que não nos parece razoável. Por exemplo: no tocante às condições em que vivia a região, à introdução de escravos, à política de

garantia da presença portuguesa por meio de uma rede de fortificações, à introdução do gado, ao processo de urbanização e de colonização intensificada, parece-nos que afirmou demais. A região, éle não-la descreve como a estiolar-se, sem perspectivas, região em abandono ou mesmo perdida, avança com certa ênfase, antes da ação da Companhia. E na defesa de tese, ao lhe contestarmos a conclusão pessimista, alegou que se firmara para tal nos nossos pobres escritos sobre a história do extremo-norte do Brasil. Ora, jamais escrevi que a Amazônia, antes da atuação da Companhia, estivesse a perder-se para Portugal, por efeito de mau governo, má orientação, incapacidade do Estado para desenvolvê-la, possuindo-a efetivamente. Ao contrário, em tudo quanto venho escrevendo, há sempre a nota simpática ao esforço português, que, desde os primeiros momentos vinculou-se à ela, seja pela interferência direta do poder central, que promoveu a exploração das "drogas", a cooperação do gentio, mobilizado por intermédio de seis Ordens Religiosas, ocupação efetiva do espaço físico, mediante a instalação de colonos e a ampliação e segurança da soberania através da ereção de casas fortes e posições fortificadas, seja pela iniciativa dos próprios colonos, que se lançaram a uma empresa de descobrimento, conquista e domínio que lhes deve assegurar a nossa maior admiração se a confrontarmos com igual tarefa de franceses e espanhóis nas áreas amazônicas em que tentaram fixar-se. No especial da operação econômica, todo um vasto texto legislativo foi sendo decretado de Lisboa, antes da existência da Companhia, com resultados ponderáveis, visando justamente obter da Amazônia tudo quanto ela pudesse proporcionar como sucedâneo da especiaria que o Oriente não estava mais proporcionando ao mercado português.

O que se pode, a propósito, dizer, é que o processo de dinamização econômica não apresentava as condições que iremos encontrar mais tarde, graças à Companhia, que

trouxe um novo vigor, é certo, mas não pôde usufruir sozinha as glórias de uma empresa em que não foi pioneira. A política que Portugal vinha adotando na Amazônia, na fase anterior à presença da Companhia, não se mostrou, portanto, uma política que refletisse desinteresse. Ao contrário, o interesse foi constante e se pode facilmente demonstrar. Em meus livros sobre "A Política de Portugal no vale amazônico" e "Estadistas Portugueses na Amazônia", como nos ensaios sobre "A expansão portuguesa na Amazônia nos séculos XVII e XVIII", "Aspectos econômicos da dominação portuguesa na Amazônia" e "Roteiro histórico das fortificações no Amazonas", além de outros como "Casaes, Soldados e Degredados na colonização da Amazônia", que Nunes Dias não teve ocasião de conhecer, penso que deixei perfeitamente esclarecido esse ponto.

Para louvar-se a Companhia não há necessidade, assim, de atribuir-se-lhe o que não lhe pode ser creditado. O haver que apresenta é suficientemente grande para impô-la à nossa melhor consideração. Assim, antes dela, havia escravos africanos na Amazônia, o gado vacum e o cavalari já formavam rebanhos no Marajó. O sistema defensivo, por meio de praças fortes, vinha de há muito. Belém e Manaus deviam a respectiva existência, como centros demográficos, a estabelecimentos fortificados, o fortim do Presepio e o fortim de S. José do Rio Negro. A ocupação do espaço, na obra de colonização, já se processava com êxito. Como a urbanização já se expressava nitidamente.

Nunes Dias revela, pela política pombalina, uma simpatia especial. É muito explicável essa atitude. Quem se abalancar ao estudo do período não pode sair dele, se o enfrentar despidido de preconceitos ou de pensamentos prefirmados e procurar compreendê-lo em suas grandezas e nos seus aspectos negativos, que ele os teve em não pequena monta, senão concluindo que o ativo é muito mais importante que o passivo.

No tocante ao Brasil, pelo menos, foi assim. A preocupação de Sebastião José de Carvalho e Melo não começou no consulado que exerceu, foi-lhe a idéia de onipotência do Estado, concepção política que o levou a extremos e exageros inaceitáveis e compuzeram o fundo do quadro negro em que o situam seus negadores ou seus intérpretes da extrema-direita. Temos, porém, mais vida no seu governo forte. Principiara quando, Ministro na Inglaterra, tivera ocasião de atuar com ímpeto, energia e rapidez para desmontar plano de homens de negócios que, sob a proteção ou mesmo certo incentivo do governo britânico, preparavam a conquista do sul do Brasil, como primeiro passo para a conquista do Prata, que era uma constante das preocupações imperiais da ilha européia, como, em artigo no "Jornal do Brasil", à luz da documentação que encontrei no Arquivo Histórico do Itamarati, parece que deixei perfeitamente esclarecido.

Essa preocupação tomou corpo, insisto, quando recebeu a responsabilidade do poder e compreendeu que o ultramar precisava ser atendido nas suas implicações, como áreas essenciais à continuidade da pátria, continuidade a ser alcançada de acôrdo com os programas que traçou e pôs em funcionamento, para isso tendo de enfrentar a rotina, os interesses feridos, as forças conservadoras que o viam como um pulso enérgico, perigoso à ordem tranquila, modorrenta, a que estavam habituados e que lhes criara o bem estar de que não desejavam retirar-se. A reação total que encontrou, e mobilizou religiosos, nobres, homens de negócio, servidores públicos e estrangeiros (inglês particularmente) que exauriam a nação, descapitalizando-a no económico, despersonalizando-a no espiritual e mantendo-a isolada de um mundo que começava a trepidar nas reformas do iluminismo, precursor da revolução liberal, expressou-se por mil modos e só depois de a constataremos com segurança é que poderemos entender a força que representara e talvez encontrar a razão de certas medidas drásticas que o revelaram seguro de si e disposto a vencer sem hesitações, ou, como o

pintam os seus desafetos de ontem e de hoje, o governante despótico que cevaria seus ódios nos que ousavam discordar de suas ordens, de sua opinião, de suas decisões, enfim, de seu modo de ser.

Fixando a atenção no extremo-norte do Brasil, temos de convir que Sebastião José dispensou à região uma atenção toda especial. O irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que fôra mandado governar o Estado e posteriormente chefiar a comissão portuguesa que devia proceder, com a partida espanhola, às demarcações da fronteira determinada no tratado de 1750, serviu-lhe aos desígnios. E em certos casos, forneceu-lhe informações e, com estas, as sugestões que o levaram a política que adotou e constituiu o primeiro grande movimento visando à valorização e à integração da Amazônia. A Companhia de Comércio foi uma dessas sugestões. A ideia era vigente na região. Já dela se cogitava antes da chegada de Mendonça Furtado. O Capitão-General, todavia, é que lhe deu corpo, convencido de que com o seu concurso disporia o Estado daquele instrumento útil para criar condições novas à área que lhe cabia gerir, assegurando-lhe, com a continuidade no Império, o progresso que planejava. A correspondência de Mendonça Furtado, a conhecida e a que Marcos Carneiro de Mendonça acaba de divulgar, compõe, toda ela, uma constante de projetos, de idéias, de reflexões, de propósitos, de notícias sobre a execução dos programas de trabalho que refletiam a política progressista que marcava o Consulado. A Companhia, com a mobilização do capital privado, daria os recursos para o impulsionamento, ao mesmo tempo que serviria para a imposição de um novo sistema de vida, elaborado de acordo com o pensamento oficial.

Nunes Dias, valendo-se de copiosa documentação que compulsou e soube manejar com o maior acerto, assinalou essas razões e essas finalidades da Companhia. No deve e no haver dela, no entanto, não deu a ênfase necessária a alguns aspectos que podiam ter sido considerados com maior

largueza, como a contribuição financeira para que os servidores civis e militares do Estado fôsem mantidos em dia nos seus salários, pondo-se fim ao regime dos atrasos nos pagamentos, o mesmo ocorrendo no tocante às obras públicas, para cujo andamento concorreu com o mesmo adiantamento de recursos.

E preciso assinalar que no registro do deve e do haver, Nunes Dias propôs bem, a projeção da produção amazônica, levada, na Europa, a mercados distantes que só por meio da Companhia começaram a ser alcançados, a possibilidade de substituição da mão de obra indígena local nas tarefas agrárias, pela negra, africana, mais intensamente trazida, a formação de possante frota, que permitiu a comercialização dos gêneros regionais numa velocidade até então desconhecida, o abastecimento da zona mineira de Mato Grosso, pelo Madeira, ao mesmo tempo que assegurava o acesso ao mar do que se extraia daquêles filões tão cobiçados; a valorização dos produtos regionais e a introdução de novas atividades, necessárias ao desenvolvimento e ao bem estar da sociedade regional, ao lado do incentivo para as fainas agrárias, algumas novas, como o arroz, e a possibilidade da montagem de pequena aparelhagem para uma primeira atividade manufatureira.

A Companhia, conquanto houvesse diligenciado para satisfazer as intenções desenvolvimentistas de Pombal e do mano Mendonça Furtado, recebida por entre grandes especranças da colônia, como se pode comprovar com a participação de moradores que a ela se associaram como acionistas, nem por isso deixou de padecer das negações da própria colônia. Não nos queremos referir ao que contra ela arguiu a Companhia de Jesus, mas a governantes e colonos Manoel Bernardo de Melo e Castro, por exemplo, que sucedeu a Mendonça Furtado e foi governante diligente, mas de uma vez dirigindo-se a êste, que passara a exercer a Secretaria de Estado do Ultramar, acusou-a de descumprir as obrigações, explorar os moradores, desservindo a região. Ao

invés de um elemento que emprestava sangue nôvo, mais parecia uma fonte de empobrecimento, a sugar avidamente a economia regional. Leia-se-lhe a correspondência, guardada no Arquivo Publico de Belém e já em parte divulgada nos "Anais" daquêle departamento estadual paraense, e se terá a confirmação do que escrevemos.

Logo nos inícios da experiência da Companhia, Manoel Bernardo, com um realismo crú, traçou o quadro da região que administrava propondo a dureza da vida que se vivia e os percalços que estavam surgindo e lhe provocavam aflições. A indisciplina do meio físico, que precisava ser amansado como demonstração palpável de posse e de domínio erato do advena, a indisciplina das multidões indígenas, que voltaram a existência pretensamente livre com as medidas revolucionárias do Marquês, como os problemas ligados à subsistência das populações eram motivos permanentes para a inquietação do governante que esperava muito da Companhia, mas aos poucos foi perdendo a confiança nela, como se fôsse possível obter tudo, a tantas instancias e em meio a tantas dificuldades materiais. A Companhia, monopolista, revelava-se, no seu entender immediatista, um organismo cheio de cobiça e de poucos escrúpulos: o que remedia não podia ser classificado como peça de bom acabamento, a merecer a aceitação de qualquer grupo mesmo pouco exigente.

A êsse pronunciamento um tanto amargo de Manoel Bernardo e de seus sucessores, juntou-se, para o processo sereno e realístico sôbre a Companhia, a da documentação existente no Arquivo Histórico do Itamarati, à luz da qual poderemos conhecer do pronunciamento de moradores que, a nova da "Viradeira" e com ela a perda de substância da Companhia, como obra de Pombal, se lançaram das murmurações para as críticas ferinas, as acusações impiedosas aos que a representavam, agenciavam ou dirigiam em Belém, apontados como desonestos, incapazes, quase diríamos

inimigos do Estado, como podemos conhecer a defesa veemente que dela fizeram outros, recordando os incentivos que a região recebera e a haviam impulsionado, estímulos pelos quais fortaleceu-se a vida urbana na hinterlândia, ampliara-se o relacionamento mercantil interno, crescera a produção da espécie agricultada ou colhida à floresta rica em "droga", a mão de obra africana passara a substituir a mão de obra do gentio local, libertado pela legislação pombalina, dera-se segurança ao Estado com a melhoria de suas fortificações, assegurara-se, ao erário regio, os elementos que lhe permitiram manter em dia os seus compromissos com os seus servidores ou com os que com ele contratavam a execução de serviços e, por fim, com a introdução de gêneros essenciais ao abastecimento local, melhoria das condições existenciais e preços que eram uma real retribuição aos que produziam.

Examinando a frio, podemos concluir, com Nunes Dias, pelo louvor a ação da Companhia e consequentemente, pelo louvor à Pombal como seu criador e seu mantenedor? A obra de Nunes Dias, volto a afirmar, sem ser uma simples tese de concurso, mas um livro definitivo, é, por isso mesmo, uma interpretação definitiva da obra da Companhia, que, inegavelmente, foi útil, serviu ao extremo-norte, serviu bem. Seus frutos ficaram. A primeira página do que chamamos hoje de valorização da Amazônia, encontra-se no que ela promoveu. Os erros de seus dirigentes, indicados serenamente por Nunes Dias, não são de tal vulto que possam diminuir os pontos altos que a creditaram. E sem negar a contribuição daqueles que escreveram sobre ela, anteriormente, podemos chegar a uma outra conclusão — a de que Nunes Dias consagrou-se num trabalho modelar que o situa entre os nossos mais autênticos historiadores. A inclusão de seu trabalho na série José Veríssimo, da Coleção Amazônica, da Universidade do Pará, fazia-se necessária, como contribuição decisiva para o conhecimento dos assuntos regionais.

ARTUR CEZAR FERREIRA REIS

A B R E V I A T U R A S

ARADPM	.	Arquivo Ribeiro do Amaral da Biblioteca Pública do Maranhão.
APHANRJ		Arquivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Rio de Janeiro.
APP		Arquivo Público do Pará.
ANRJ		Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.
ANTI		Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa).
AHMF		Arquivo Histórico do Ministério das Finanças (Lisboa).
AHUL		Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa).
AHI		Arquivo Histórico do Itamarati (Rio de Janeiro).
ACMI		Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.
APF		Arquivo do Patrimônio do Exército (Rio de Janeiro)
AHP	.	Arquivo Histórico Português.
ADGM		Arquivo do Diretório Geográfico do Maranhão.
AANRJ		Anexos do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.
ACGPM	.	Acervo da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
AD	.	Alvarás Diversos
ADANTT	. .	Alguns Documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo
ACRD		Alvarás, Cartas Régias e Decisões.
ABNRJ	.	Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
AIVP	.	Anais do Instituto do Vinho do Porto
A 1.º CHN	.	Anais do 1.º Congresso de História Nacional.
A 4.º CHN		Anais do 4.º Congresso de História Nacional.
ABAPP	. .	Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará.

A D R J M	Alvarás, Descimentos, Regimentos e Juntas de Missões.
B S C A C L.	Boletim da Segunda Classe da Academia das Ciências de Lisboa.
B G.	Boletim Geográfico.
B.S.G L.	Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.
B.A.H C.	Boletim do Arquivo Histórico Colonial
C.A.A.M	Cartas aos Administradores do Maranhão
C.C.B	Cartas para Cacheu e Bissau.
C.A.P	Cartas dos Administradores do Pará
C.A.A.P.	Cartas aos Administradores do Pará
C.D S	Cartas de Datas e Sesmarias.
C.N.C G.P M	Cartas para o Norte da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
C.Q.D M.	Cartas de Quitação de D. Manuel.
C.R.D U.	Cartas Régias e Decisões Ultramarinas.
C.A M.	Cartas dos Administradores do Maranhão
C.C.G P.M	Consultas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
C.C.F	Consultas do Conselho da Fazenda.
C.C.G C.G P G M	Catálogo da Correspondência dos Governadores e Capitães Generais do Pará com o Governo da Metrópole
C.G A V A D	Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro.
C.B.	Coleção de Bulas
C.P.	Coleção Pombalina.
C.C.	Corpo Cronológico.
C.D.	Colonos e Degredados
C.D V R	Contas em Dívidas de Várias Repartições
C.G.P F	Correspondência dos Governadores com a Provedoria da Fazenda.
C.G.M.	Correspondência dos Governadores com a Metrópole.
C.M.G.	Correspondência da Metrópole com os Governadores.
C G C	Correspondência dos Governadores com a Corte.
C G C R N	Correspondência dos Governadores com a Capitania do Rio Negro.
C M E A H U	Cartografia Manuscrita Encadernada do Arquivo Histórico Ultramarino.
C C.A.G.P.	Copiadores de Cartas para os Administradores e Governadores do Pará.

C P	Caixas do Pará.
C M	Códices Manuscritos.
C N G	Conselho Nacional de Geografia.
D C G P M	Diário da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
D D	Documentos Diversos.
D H B N R J	Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
D R	Documentos do Reino.
E P	Estatística da População.
G P A	Guiné. Papéis Avulsos
G C P C C	Governadores da Capitania do Pará. Correspondência com a Côrte.
I B G I	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
J T	Junta do Tabaco
J F	Junta da Fazenda
L D	Livro de Doações.
I I	Livro das Ilhas.
L V C G P M	Livros de Vendas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
I R C D D	Livro de Registro de Cartas de Doação e outros Documentos.
I R I'	Livro do Registro das Escrituras.
I R C D S	Livro de Registro de Cartas de Datas e Sesmarias.
I R A C G P M	Livros de Registros das Ações da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L R I P C G P M	Livro de Recibos dos Lucros Partíveis da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
I R C C G P M	Livro de Registro de Consultas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
I R R	Livro das Resoluções Régias.
I R I	Livro de Registro de Índios.
I R C C G P M	Livro de Registro de Consultas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
I P A C G P M	Livros de Penhoras nas Ações da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L R P P	Livro de Registro das Procuраções e Proviamentos.
L R E C C G P M	Livro do Registro do Expediente da Contadoria da Companhia do Grão Pará e Maranhão.

L R C P J	Livro de Registro das Cartas e Patentes da Junta.
I D	Livro de Decretos
L R D A S M	Livro de Registro de Decretos e Avisos de Sua Magestade.
I R P P	Livro de Registro das Procurações e Provi- mentos
I F	Livro da Estremadura.
I G	Livro do Guadiana
I M	Livro de Místicos
I C N E C G P M	Livros das Cargas dos Navios por Entrada da Companhia do Grão Pará e Maranhão
L C N S C G P M	Livros das Cargas dos Navios por Saída da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
I C r C G P M	Livros das Carregações da Companhia do Grão Pará e Maranhão
I C C G P M	Livros de Compras da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
I R R S M	Livro de Registro das Representações de Sua Magestade.
I A S L	Livros dos Avisos das Secretarias do Estado.
I B C G P M	Livros dos Balanços da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
I R C P Q A	Livro de Registro das Cartas e Patentes da Queima das Ações.
M P	Maços do Pará.
M M	Maços do Maranhão.
M R	Maços do Reino.
M C G P M	Maços da Companhia do Grão Pará e Ma- ranhão.
M	Memorial
M N	Marco dos Navios.
P A C G P M	Papéis Avulsos da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
P P N	Provisões, Patentes e Nomeações.
R S G I	Reservados da Sociedade de Geografia de Lisboa
R T A	Registro de Títulos da Alfândega.
R S F P	Revista da Sociedade de Estudos Paraenses.
R G H D R G M	Revista de Geografia e História do Diretório Regional de Geografia do Maranhão.
R B G	Revista Brasileira de Geografia.
R I H G B	Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

R I H G S P	Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.
R. I H G P.	Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará.
R G	Registro Geral.
R P H M	Registro de Patentes e Honras Militares.
R P S	Registro de Patentes e Sesmarias.

INTRODUÇÃO

O estudo das Companhias Gerais de Comercio e Navegação para o Brasil constitue um dos mais fascinantes e fecundos campos de investigação que se oferece à historiografia contemporânea.

O assunto, ainda quase inteiramente por desmontar, seduz o espirito. É um importante capitulo que permanece ainda aberto a investigação e à analyse. Rico em reflexão e formulação de problemas, conserva-se reservado, quase insensível. O intrincado matagal está por desbravar.

Trata-se, realmente, de uma tese cativante, fenómeno fundamental para a compreensão da economia atlântica luso-brasileira da segunda metade do século XVIII. Portugal tinha terras ultramarinas a povoar distribuidas por três continentes. A Coroa era, no entanto, economicamente pobre para chamar a si semelhante encargo. O gravame era enormemente oneroso. As condições do Tesouro não permitiam à realza explorar, ela mesma, o disputado patrimonio. Tratou, todavia, de resolver o problema por meio de certas modalidades de colonização que lhe pareciam mais convenientes ao seu rédito e às possibilidades de servi-la. Por isso viu-se levada a experimentar soluções ditadas pelas circunstâncias, sobremaneira pioradas pela conjuntura internacional. A cessação do monopólio de exploração do tráfico colonial não era nova. A fórmula vinha da época do empreendimento senhorial henriquino, começo da montagem do imperio atlântico. Evoluiu, todavia, nos séculos seguintes adquirindo singulares variantes. A Coroa tinha, por-

tanto, experiências anteriores de delegação de patrimônio, cedência monopolista.

A História do Brasil no tempo do consulado pombalino só a pode bem compreender quem averiguar mecanismos e estruturas das gigantescas emprêsas coloniais de comércio e navegação no complexo da vida de seu tempo. Nas Companhias encontra-se, na verdade, o solo ubertoso onde se implantam as profundas raízes do "processus" revelador da economia agrícola tropical ultramarina.

Experimente-se, pois, compreender a proeminência econômica do norte do Brasil e, foi assim, o restabelecimento do nordeste açucareiro e tabaqueiro na segunda metade do século XVIII, entre o crepúsculo aurífero da colônia e as vésperas da vinda da família real para o Brasil, sem a ação, respectiva, das Companhias do Grão Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba. O processo de desenvolvimento econômico perde, com efeito, o sentido, fica balofo e inconsistente, se se escamotear a seiva oriunda do mercantilismo ultramarino português assente em sólidas linhas naqueles cometimentos coloniais.

O papel desempenhado pelas Companhias de colonização reclama, portanto, sérias pesquisas arquivais. O acervo documental — códices, cartografia manuscrita e papéis avulsos — acha-se, quase, inédito, guardado nos arquivos de Portugal e do Brasil. A tarefa é árdua, difícil e custosa. É trabalho de equipe. Investigação a longo prazo que abre perspectivas novas de abordagem.

Dada, contudo, a quase total inexistência de monografias, não é fácil, porém, um estudo dessa natureza, sem investigação rigorosa de alguns anos seguidos. As tremendas dificuldades de trabalho com eficiência em alguns arquivos, dado o horário, falta de inventários e catálogos, a impossibilidade de consulta smultânea de macos completos, bem como o precário estado de conservação de milhares de manuscritos, tudo, enfim, concorre para dificultar a diligência.

Assinale-se, ademais, o desaparecimento de certos códices e papéis avulsos. A perda parece irreparável. Não se

sabe, outrossim, onde foram parar certos arquivos particulares, livros de contas, correspondência dos mercadores e acionistas, escrituração dos leilões, regulamentos dos capitães da marinha mercante e de guerra, faturas dos escravos, peças da contabilidade das feitorias e outros documentos de incalculável valor histórico.

Apraz-nos afiançar, todavia, que algumas toneladas de papeis pertencentes àquelas extintas Companhias ainda se encontram em perfeito estado de conservação nos arquivos portugueses e nacionais. À medida que a atividade das empresas se expandia, a documentação respectiva avolumava-se. Os documentos, preenchido o seu fim, eram recolhidos aos arquivos. Excusado é, pois, enaltecer a utilidade de semelhante prática, em certos casos obrigatória por determinação legal. Que bela ajuda teve o historiador, dado o papel preponderante que as Companhias desempenharam no commercio e na colonização.

Um vasto acervo documental acha-se no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa, e compõe-se de mais de quinhentos codices manuscritos e, próximamente, de duzentos maços de papéis avulsos. O manancial é realmente valioso.

Fora dêsse núcleo, outras espécies acham-se, igualmente inéditas, no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, na Coleção Pomalina da secção dos Manuscritos da Biblioteca Nacional de Lisboa, no Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, no Arquivo Público do Pará, em Belém, no Arquivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, no Rio de Janeiro, nos Anexos do Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, no Arquivo Ribeiro do Amaral da Biblioteca Pública do Maranhão, em São Luís, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em Lisboa, no Arquivo do Patrimônio Militar, no Rio de Janeiro, na secção de manuscritos da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, em Lisboa, no Arquivo Geral e Biblioteca Central da Marinha, em Lisboa, e no Arquivo Histórico do Itamarati, no Rio de Ja-

neiro. Codices, papéis avulsos e cartografia manuscrita enriquecem enormemente o cabedal de fontes para uma pesquisa útil e válida sobre as Companhias ultramarinas de commercio e navegação, instituídas no começo da administração de Sebastião José de Carvalho e Melo. Esse o nosso roteiro arquivai, fatigante mas compensador.

Nossa tese circunscreveu-se, unicamente, ao estudo de uma empresa colonizadora: a Companhia Geral do Grão Para e Maranhão, instituída em junho de 1755, na conjuntura pombalina, e extinta em janeiro de 1778, na "viradeira", depois de uma apaixonada controvérsia na qual se digladiaram detratores e apologistas do monopólio. Estudamos, pois, apenas a Companhia em ação mercantil. Não a empresa liquidatária. O estudo da liquidação dos fundos da Companhia é outra tese, cujas balizas cronológicas são representadas pelos anos de 1778 e 1913. Eis outro tema que iluminará, seguramente, numerosos acontecimentos da história econômica e social luso-brasileira que andam mal equacionados.

Nosso propósito consistiu, tão somente, em examinar a tessitura da Companhia durante o seu giro mercantilista. Trata-se, na verdade, de um ensaio de exemplificação concreta, contribuição para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. Acoroçoamento e incentivo a futuras investigações de historiadores sedentos de monografias elucidativas.

O que desejamos pôr em relevo na política fomentista pombalina é o enorme papel representado pela Companhia do Grão Para e Maranhão. Esboçamos, na medida do possível, conclusões novas à compreensão do problema. Nosso intento é contribuir com alguns subsídios construtivos para o estudo do fomento ultramarino português. Seduz-nos a verificação da existência de um mercantilismo português, singular e colonizador, fielmente representado na segunda metade do século XVIII pelo sistema de integração do Brasil no contexto da economia mundial, assente nas Companhias monopolistas de commercio e navegação. A Coroa, preocupada

com a segurança e com o domínio político da Amazônia, encontrou na Companhia o meio mais eficaz de salvaguardar sua soberania num rico patrimônio, permanentemente ameaçado pela luta das grandes potências, que há muito haviam naufragado a partilha política e econômica do Atlântico brasileiro.

Realizamos um trabalho que esperamos seja incitamento para ulteriores pesquisas. Eis o que nos indenizava das decepções e animaria prosseguir.

Não basta, porém, a revelação de fatos novos mas, sim, a descoberta de relações entre acontecimentos.

Em História tudo acontece num complexo. Encaixilhar a Companhia em quadros panorâmicos entrosados na trama da vida de seu tempo. Entrelaçamento de moveis profundos. Jamais como acessório isolado, ermo do agregado histórico que em si mesmo tenciona encontrar dilucidação.

Se a incumbência do historiador é captar as interrelações que constituem a urdidura do processo histórico, imprescindível, portanto, se nos afigurou a análise da conjuntura da metropole e da colônia que levou à instauração da Companhia, empreendimento que não foi ainda examinado no seu conjunto, significado e valor. O mercantilismo pré-pombalino conduziu, seguramente, ao despotismo e às Companhias. Impôs-se-nos, pois, a investigação do aparelho novo. Analisamos como Pombal abateu um sistema orgânico e montou outro, consoante as circunstâncias, para compreendermos até que ponto o fomento colonizador dos trópicos, estimulado pelo tráfico atlântico à distância, contribuiu para a decadência da nobreza em Portugal. Investigamos, outrossim, as razões do combate aos jesuitas no reino e no ultramar, fato paralelo à investida do ministro todo-poderoso contra a aristocracia. Aquela ordem religiosa e as casas nobres eram forças incompatíveis com a filosofia política do despota. Não havia, realmente, nenhuma concordância. Daí o acometimento, fenômeno harmônico com a montagem da empresa mercantil e colonizadora.

Assinalamos, ademais, as formas mercantilistas para melhor compreensão da singularidade da variante portuguesa. No reino os problemas eram outros. O tráfico apresentava na grande produção de artigos tropicais mercantilizáveis: política económica de transporte, não de fixação. Portugal, senhor de um enorme império dividido por três continentes, apresentava-se como simples medianeiro, admirável "charneira" entre as regiões tropicais e os portos da Europa do Norte. A privilegiada posição geográfica atlântica fez de Portugal um valioso intermediário mercantilista, eixo entre dois mundos económicos: a Europa e o ultramar. Os portos portugueses exerciam a função de escalas necessárias dos navios que demandavam o Mar do Norte e o Mediterrâneo. Portugal tornara-se uma autêntica encruzilhada entre os mercados atlânticos afro-americanos e a Europa: ponto de encontro de produtos ultramarinos com as praças do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo.

Não admira, portanto, que as grandes potências cortejassem a amizade portuguesa. Como "charneira" da Europa, Portugal pôde manter-se neutro na abertura da Guerra dos Sete Anos, quando no meado do século XVIII as rivalidades comerciais e coloniais entre a Inglaterra e a França agravaram as relações internacionais. A luta pela sucessão da Austria e a partilha política e económica ultramarina ofereciam meio adequado ao alargamento da contenda pela intervenção de outras potências. A neutralidade portuguesa é deveras impressionante. Não esqueçamos, ademais, o engenhoso "Pacto de Família" assinado em Paris, a 15 de agosto de 1761, entre Luís XV e Carlos III de Espanha, com o claro intento de atirar Portugal contra a Inglaterra. O governo português manteve, no entanto, seu propósito de não declarar guerra aos ingleses sem justo motivo.

A firmeza da Corte de Lisboa encontrava estribamento nas grossas correntes do tráfico atlântico à distância. A relativa imperturbabilidade de Portugal deve-se, em grande parte, à montagem de um novo sistema de exploração ultra-

marina, fielmente representado pelas Companhias pombalinas, de comércio e navegação.

A melhora vinha de recuados anos. Já no século XVII Portugal voltou a desempenhar importante e singular papel no quadro das relações económicas internacionais que contribuiu enormemente para a Restauração. Na centúria seguinte a economia portuguesa, de base atlântica, entrou em novo ritmo de crescimento. O mercantilismo português, súbitamente alargado até às margens vivificadoras do Atlântico afro-brasileiro, saindo da estagnação económica em que o tinha lançado a carência de mercados, derrubou as barreiras que entravavam a sua evolução progressista.

Descendemos a tese de que o mercantilismo colonial português da segunda metade do século XVIII encontrou na Companhia do Grão Para e Maranhão a força necessária à sua transformação orgânica, de acôrdo com as exigências das suas classes avançadas e com as suas possibilidades geográficas e capitalísticas de expansão.

O estatismo económico pombalino, oriundo de uma filosofia de divinização do poder político, foi, contraditoriamente a maior contribuição para o estabelecimento de uma economia nova. A empresa colonial monopolista tornou-se a poderosa alavanca manejada pelo ministro de D. José I. O despotismo explica a Companhia. E esta, por sua vez, ilumina grande parte da obra de Pombal. Desta colaboração recíproca resultou, para a metrópole e para a colónia, a era de altura e prosperidade agrícola, industrial e, principalmente, comercial que caracteriza a expansão do mercantilismo português na segunda metade do século XVIII, em sua esmerada forma fomentista e colonizadora.

Em 1755, com a instauração da Companhia, Pombal abordou o problema ultramarino em solidas linhas. A gigantesca empresa mercantil seria a consagração de sua política fomentista. A Companhia era, realmente, dada a amplitude, a condição necessária para uma ativa exploração económica das regiões coloniais grandemente cobiçadas pe-

las grandes potências imperialistas : Inglaterra, França e Holanda.

O Estado do Grão Pará e Maranhão mostrava-se, ainda, organicamente incapaz de passar de uma economia rudimentar de subsistência para a de mercado intercontinental. A Amazônia era terra semimorta, impotente para continuar a existir como agregado político sob a dominação dos Braganças. O mercantilismo estrangeiro, aproveitando a fraqueza da Corte de Lisboa na defesa de seu império, de ha muito se preparava para a partilha do rico espaço tropical engastado no Atlântico brasileiro.

A Coroa não estava, no entanto, em condições para enfrentar sozinha a delicada situação. Por isso a Companhia surgiu na problemática do despotismo pombalino como a única força capaz de animar o comércio e a navegação das rotas atlânticas portuguesas que ameaçavam de desaparecer. A empresa seria, assim, o ponto de encontro entre o norte da colônia e a metrópole, a mais segura garantia da unidade amazônica. A Companhia ajudaria Pombal a eliminar as razões internas e externas da decadência.

Urgia, pois, que salientássemos a contribuição da Companhia no processo de desenvolvimento econômico da colônia, para verificarmos o papel que a empresa representou na nova orientação política ultramarina, destinada a renovar toda uma estrutura social e econômica. Demonstraremos que antes de 1755 as capitanias do Pará e Maranhão restringiam a sua produção às necessidades limitadíssimas do seu próprio gasto. Não sendo o domínio rural organizado com o fim de lucro, a parte que a cada lavrador prevalecia do trabalho dos seus escravos nativos tinha como limite natural seu consumo improdutivo. Internamente e em sua evolução mostrava-se uma sociedade condenada à ruína. A impossibilidade de uma acumulação social de riqueza pela troca à distância originava uma série de problemas irresolúveis. A improdutividade do trabalho, a estagnação da técnica, ambas derivadas da inexistência de qualquer incentivo material ou moral à produção e, portanto, à acumula-

co, eram motivos suficientes para levar as capitânicas do norte do Brasil a um irremediável depauperamento.

Na segunda metade do século XVIII a Amazônia ganhou, porém, nova roupagem. Todo o edifício social, político e econômico foi profundamente transformado. Intra-duziram-se novas formas de exploração com a montagem da empresa mercantil assente, inegavelmente, nos trânsitos da Companhia pombalina.

A navegação entre Lisboa, Belém e São Luís ir-se-ia desenvolver assim, pela necessidade de ligar a Europa às regiões coloniais fornecedoras de produtos tropicais mercantilizáveis. As exigências de abastecimento e de transporte seriam, então o maior incentivo às construções navais e ao comércio, bem como à técnica e à multiplicidade de abastecimento.

O contacto da Amazônia com a atividade produtiva das praias do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo abriu, na verdade, ao acanhado espírito da sociedade colonial os largos horizontes da especulação. As capitânicas do Pará e Maranhão tornaram-se, com efeito, valiosos centros de produção de artigos indispensáveis à medrança da economia capitalista mundial.

Relacionar esse crescente poderio marítimo e comercial com a Companhia, eis nosso intento. A conjuntura internacional, com a Guerra dos Sete Anos e com a independência dos Estados Unidos, favoreceu enormemente o giro mercantil da empresa colonial. Com isso tornou-se possível o desenvolvimento econômico do espaço tropical amazônico e maranhense, mercê da ação da Companhia. Tentaremos demonstrar através de fatos e, bem assim, pela tessitura de acontecimentos, que a colonização do Estado do Grão Pará e Maranhão a partir dos primeiros anos do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, foi um grande êxito mercantil da Companhia.

Pensemos na procedência de capitais e de mão-de-obra. Na base material em que se assentou a nova realidade econômica. Na intensificação do tráfico atlântico e do circuito

monetário. No aperfeiçoamento dos transportes. Na tonelagem da frota da Companhia. No movimento de navios. Na maior frequência de contactos entre mercados. Na estruturação da empresa. Nos financiamentos que singularizam a política económica creditícia da Companhia. Na constituição dos "stocks". No valor e volume das exportações e importações dos artigos de procedência europeia e das mercadorias tropicais commerciáveis. Nas carregações de mão-de-obra africana. Nas oscilações dos preços. Na condição social dos acionistas. Na conjuntura da metrópole e da colónia. Nas relações internacionais. Na contabilidade da empresa vista através da análise e interpretação dos balanços anuais. Na ação colonizadora da Companhia, com a conquista da terra e defesa do patrimônio da Coroa. Na distribuição dos dividendos. Na reivindicação, para os nacionais, do comércio do Brasil. Na expulsão dos comissários volantes estrangeiros. Na variante mercantilista portuguesa. Na montagem da empresa agrária e mercantil. No pensamento económico em Portugal, visto através do estudo dos teóricos dos séculos XVII e XVIII.

Era imprescindível, porém, que estudássemos a Companhia não como simples entidade administrativa ou como simples resultado de uma política económica, mas, sim, como expressão de uma certa conjuntura. Tratava-se, portanto, de integrá-la nas questões fundamentais da economia imperial portuguesa e, bem assim, da economia mundial da época. Impunha-se a análise dos homens e das forças sociais, bem como de sua projeção na transformação da paisagem social e económica das capitânias do Pará e Maranhão. Era imperioso conectá-la com os grandes mercados de escoamento, focar a questão do ângulo da antinomia do monopólio e do pluralismo económico, da concentração geográfico-social e da proliferação dos pequenos portos e burguesias provinciais. Finalmente, por que não destacaríamos a ação civilizadora da Companhia numa vasta área do patrimônio ultramarino da Coroa? Respostas a essas indagações, eis nossa tese.

A pesquisa revestiu-se, precipuamente, de caráter objetivo e histórico. A discussão abstrata em torno da Companhia não cabe nas balizas desta tese. Nada de controvérsia mercantilista. Menos ainda a crítica da literatura dos teóricos. Reclamamos alguma coisa mais em História econômica — a apuração e interpretação de dados concretos, assim como fatos comprovados e demonstração de idéias novas engrenadas no urdimento do mundo circunstante da época.

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão mereceu de nossa parte acurada inquirição de fontes, fatigante depuração do material coligido e enorme esforço coordenador. Impossível, no entanto, exaurir o tema. Não pretendemos, realmente, ter feito trabalho definitivo.

Pôr em relêvo a contribuição da Companhia no contexto do "processus" de desenvolvimento econômico do norte do Brasil na segunda metade do século XVIII — ponto de partida para ulteriores investigações — foi nosso propósito ao nos embrenharmos nesse invio matagal da economia atlântica luso-brasileira.

Em História não basta, todavia, descobrir prioridades para resolver questões. Achar a origem não é explicar, como ensina March Bloch. A explicação que leva à compreensão reclama a análise dos mecanismos, das estruturas, dos móveis profundos. Face a Companhia, a tarefa do historiador consiste em dilucidar sua instauração e seus resultados. Compreender seu sentido. Diagnosticar como se deflagrou o processo da nova realidade econômica, sua medrança e, bem assim, seu destino final.

A responsabilidade é enorme. A investigação, árdua e custosa. A História progride, porém, pelo domínio crescente das dificuldades.

Animava-nos, entretanto, o entusiasmo pela risonha esperança de contribuir com alguns subsídios, na modesta medida de nossas forças, para a compreensão desse fascinante problema, tão cheio de surpresas, tão fecundo e complexo.

Com suas limitações, esta tese pretende apenas encarar a urgência da necessidade do empreendimento de novas buscas arquivais sobre o fomento ultramarino português no século XVIII, revelador de importantes capítulos da História do Brasil, ainda mergulhados no obscurantismo.

A todos os que, nas várias bibliotecas e arquivos que percorremos, em Portugal e no Brasil, nos estenderam a mão, bem como aos que, com a sua palavra, nos incitaram no prosseguimento desta pesquisa, desejamos agradecer em conjunto, pois, se a todos mencionássemos, não sobraria espaço para os resultados. Ademais, há coisas que não podemos agradecer convenientemente como merecem

Todavia, embora não devéssemos citar nomes para não ocorrerem omissões, apraz-nos ressaltar, em particular, como preito de gratidão e justiça, nêles sintetizando as nossas homenagens a todos os que contribuíram para esta tese, as figuras de Eduardo d'Oliveira França, Rosendo Sampaio Garcia, Moses Bensabat Amzalak, Virginia Rau, Frédéric Mauro, Vitorino Magalhães Godinho, Torquato de Sousa Soares, M. Lopes de Almeida, J. M. da Cunha Saraiva, Jorge Borges de Macedo, Flávio Manzoli, Arthur Cezar Ferreira Reis, Marcos Carneiro de Mendonça, Ernesto Cruz e Jerónimo de Viveiros.

Agradecemos, outrossim, ao Instituto de Alta Cultura (Portugal), na pessoa de seu Secretário, António de Medeiros Gouvêa, bem como à Comissão do Ministério da Educação e Cultura (COMEC — Brasil) e ao Museu Goeldi (Belém do Pará), pela imprescindível ajuda que nos deram para podermos trabalhar nos Arquivos e Bibliotecas de Lisboa, do Rio de Janeiro, de Belém do Pará e de São Luís do Maranhão, pois, sem ela, a elaboração desta tese teria sido ainda mais difícil.

Cometeríamos insanável injustiça se deixássemos de agradecer, de modo igual, a Alberto Iria pela valiosa doação à Cadeira de História Moderna e Contemporânea da Universidade de São Paulo de, aproximadamente, oito mil micro-

filmes de documentos de nossa pesquisa oriundos do Arquivo Historico Ultramarino e do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças

Apraz-nos, igualmente, agradecer à Reitoria da Universidade do Pará e, bem assim, renovar nossa gratidão a Arthur Cezar Ferreira Reis, pela publicação desta tese.

PRIMEIRA PARTE

A EUROPA E OS MERCADOS ULTRAMARINOS

CAPÍTULO I

MERCANTILISMO E COMPANHIAS

A CONQUISTA e integração do Atlântico afro-americano no complexo da economia européia foi o grande acontecimento inaugurador do mundo moderno. Nesse "processus", enormemente repercussivo, ha, pelo menos, três etapas essenciais: a conquista do Atlântico Sul-africano, a conquista do Atlântico Norte-americano e a conquista do Atlântico Sul-americano. A montagem das rotas oceânicas à distância, fecunda e criadora, foi lenta, arriscada e dispendiosa. Como não podia deixar de acontecer, o êxito exerceu admirável atracção sobre as classes econômicas mais avançadas da Europa Ocidental, moldando-se, assim, um nôvo tipo de mentalidade de nitidas feições capitalistas. Na imensidão líquida, a Europa empobrecida saciou a sua fome. Com a organização portugêsa das rotas atlânticas da Mina e do Cabo e com o derrame dos metais preciosos da América espanhola a Europa acelerou em alguns anos o ritmo da sua evolução em todos os setores da vida. A civilização europeia deixou de ser continental, senhorial, agrária e mediterrânea para se tornar intercontinental, burguesa, comercial e atlântica — fato nôvo na história do mundo.

Seguido para a vida o capitalismo moderno com a ordenação monárquica do gigantesco empreendimento atlântico portugês, que levou à Europa a seiva vivificante para illas e empresas ultramarinas, ocorreu uma feraz migração de capitais multiplicadores de riqueza social para o Atlântico, nôvo centro nervoso do tráfico internacional. O Mar Oceano tornou-se, portanto, a grande moldura geográfica e ambicionado laboratório para novas experiências.

O capitalismo monárquico português, ao descortinar o Atlântico, revelou o cenário da nova economia, proporcionando, assim, ao homem europeu, uma nova tarefa a realizar e um novo drama a representar (1).

O novo “espírito de empresa” da classe de mercadores, banqueiros e navegantes, elementos gerados nos próprios organismos das classes populares, desconcertou a tradição senhorial, militarista e agrária. Essa metamorfose precipitou, com efeito, a desintegração da orgânica medieval. Com a conquista do Atlântico a burguesia começou a tomar consciência de si própria e dos seus imediatos interesses. A sociedade manufatureira e mercantil, com nítidas feições capitalísticas, substitui, cada vez mais acentuadamente, a velha sociedade rural, aristocrática e artesanal. É uma época de mudança e transfiguração que nasce sob o signo do Atlântico. A mesquinha fragilidade mercantil da Idade Média sucede o arraigado espírito expansionista do novo tipo de homem que surge no cenário da imensidão atlântica devorando espaço. Perde-se o respeito pelos limites geográficos. Acelerando o processo de desagregação da ordem medieval, o homem cada vez mais se mantinha fora da municipalidade, da corporação e da família. A largueza oceânica convidava-o ao movimento afastando-o das realidades tangíveis do mundo do século XIV, século de crises em todos os setores da vida, fenômenos conexos com a Guerra dos Cem Anos e com as terríveis pragas que a acompanharam (2).

Na segunda metade do século XV e começo da centúria subsequente, quando o capitalismo monárquico português

(1) Vejam-se as conclusões de nossa tese de doutoramento — O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno. Vol. 1º, Coimbra, 1963.

(2) Cf. S. Luce — Histoire de la Jacquerie, Paris, 1859, Muot I. — Les insurrections urbaines au debut du regne de Charles VI (1380-1383), Paris, 1906, Pernoud, R. — Les villes marchandes aux XIV et XV siècles, Paris, 1948, Pirenne, H. — Le soulèvement de la Flandre maritime de 1323-1328, Bruxelles, 1909, Rev. H., A. — Le soulèvement des travailleurs d'Angleterre en 1381, Paris, 1898, Unwin, G. — Finance and trade under Edward III, Manchester, 1918.

organizou as rotas atlânticas de Arguim, da Senegâmbia, da Mina e do Cabo, com as "capturas" do ouro nôvo africano e da pimenta asiática, essa mentalidade se enraiza e se expande. Continua a espalhar-se com a chegada dos galeões das Austrinas abarrotados de metais preciosos da América. Sob o signo da Reforma apresta-se, afinal, para o prelúdio da transformação do incipiente capitalismo comercial num poder o imperialismo de partilha do mundo ultramarino.

Com isso o homem desvia-se dos ideais da Idade Média. O comerciante adquire importância, não é raro figurar como tutor do rei, expressiva mostra da união entre a burguesia marítima e a monarquia centralizada. Entrelaçam-se, assim, os interesses do imediatismo mercantil com os objetivos políticos da realceza, a ponto de o Estado não de cuidar dos problemas econômicos. Semelhante conduta, permissivo concubinato, resultou da conquista atlântica, prelúdio de uma nova época histórica lubrificada de modernidade.

A centralização monárquica pôs fim às rebeliões do século XIV. A aristocracia feudatária foi grandemente golpeada pela mancomunação das classes econômicas com a Coroa, autêntica simbiose oriunda da concordância de solidades e mútuas vantagens. A autoridade patronal que regulava o sistema social da Idade Média passou ao rei, que se encarregou da missão de organizar e dirigir a vida econômica. O desenvolvimento da riqueza mobiliária favoreceu, sobremaneira, a formação de poderosas monarquias centralizadas. O Estado moderno necessitava de ouro para alargar o seu designio político. O comerciante carecia de segurança e proteção. Daí a concórdia entre as duas forças em que a Coroa e a burguesia adquirem riqueza. Na ordem econômica, o mercador se enriquece e ganha prestígio social. Na ordem política, a realceza desenvolve seu poder em detrimento dos senhores. O Estado monárquico substitui desse modo, o Estado feudal, à medida que os bens mobiliários sobrepunham a propriedade territorial. A agudeza individualista da burguesia comercial e marítima vai

acabando com o espírito corporativo medieval. O derrame de ouro nôvo afro-americano intensifica o circuito monetário e, conseqüentemente, o comércio exterior assente na sublimação nacionalista da época. Os mercados internacionais de moeda e de produtos comerciáveis dão a melhor moldura ao quadro das instituições do Estado-Nação que faz o seu aparecimento na História como tutor e estimulador do processo de desenvolvimento econômico (3).

Por isso os mercantilistas clamaram por um poder político forte, capaz e disposto a proteger os interesses da nova economia. Advogando em causa própria patentearam que o princípio da regulamentação e restrição aplicado em larga escala, pelo estabelecimento de monopólios, constituía uma base essencial do Estado, imprescindível à própria manutenção da monarquia centralizada (4). Não admira, pois, que a realza aceitasse o alvitre da burguesia comercial. Assim se confundem os benefícios dos mercadores com os da nação. O objetivo final — acumulação de riqueza amoedada — correspondia às aspirações da política nacionalista, em que o Estado aparece como sujeito e objeto da ação econômica do mercantilismo, fomentador de estruturas nacionais.

O enriquecimento das nações pela acumulação dos metais preciosos tornou-se, na verdade, uma obsessão. Seme-

(3) Cf. Crue, M. F. — La France : les transformations politiques, administratives et sociales. De Charles VIII à la fin de Henri II (1492-1559), in *Hist. Générale de F. Lavis*, A. Rambaud t. IV, págs. 136 e segs. Paris 1894. Levasseur, M. I. — La France : progrès économique — agriculture, industrie, commerce (1492-1559), idem, págs. 185 e segs. Mariejol, M. J. H. — L'Espagne. De l'avènement d'Isabelle la Catholique jusqu'à l'abdication de Charles-Quint (1474-1556), idem, págs. 325 e segs. Langlois, M. Ch. V. — L'Angleterre et la Réforme. De Henri VIII à Marie Tudor (1509-1558). Idem págs. 555 e segs. Martin, A. von — Sociologia del Renacimiento, págs. 27 e segs. Fondo de Cultura Económica, México, 1946.

(4) Cf. Mun, Thomas — A Discourse of Trade from England into the East Indies, Londres, 1621, *England's Treasure by Foreign Trade* (impresso em 1630) Londres, 1929. Moncada, Sancho de — Restauración política de España. Madrid 1619. Olivares, Damião de — Memorial para prohibir la entrada de los generos estrangeros. Madrid 1621. Carrion, J. I. Sureda. — La Hacienda Castellana y los economistas del siglo XVII. Madrid, 1943.

Prática mercantilista, que nasceu na Europa com a conquista e exploração do Atlântico, e que se alastrou até meados do século XVIII, visava, sobretudo, a enriquecer os Estados pelo entesouramento da moeda forte.

A apanção e a influência do sistema corresponde a um conjunto de acontecimentos políticos, econômicos e sociais. No "econômico" assiste-se a um alargamento mercantil resultante da organização das rotas atlânticas. Com a conquista de novos mercados, as trocas incrementaram as instituições de crédito. Com o derrame aurífero os preços elevaram-se, estimulando, sobremaneira, a atividade comercial e favorecendo a acumulação de capitais mobiliários multiplicadores de suntuosidades. No "político" presencia-se a centralização do poder real, com o entrincheiramento das monarquias do Ocidente europeu. Os grupos nacionais tomam consciência da sua unidade e dos seus interesses comuns. No "social" assiste-se a uma gradual ascensão da burguesia comercial e marítima. É, pois, nesse quadro que nasce e se desenvolve o mercantilismo, política econômica que entende dever indicar ao Estado os processos através dos quais ele pode enriquecer e tornar-se poderoso, quer no plano interno, quer no contexto das relações internacionais (5).

O que importa é promover a unificação política e o poderio nacional. É nessa fase da história da política econômica que se erigem os Estados-Nações, considerando-se a acumulação de metais preciosos, o protecionismo e outras medidas econômicas, simples meios de alcançar êsse desiderato. Não admira, portanto, que os monarcas aceitassem a catequese mercantilista e a ela submetessem sua política. É que nela viam o meio de fortalecer o Estado absolutista.

5 É em Thomas Mun que as idéias do capitalismo comercial encontram a melhor expressão. Assim as alegações em defesa da "East India Company" se transformaram na defesa do mercantilismo inglês e do capitalismo comercial. O comércio exterior assegura a balança comercial favorável, afirma Mun (Cf. *England's Treasure...*, págs. 24 e segs.).

contra as sobrevivências do particularismo medieval dentro do país e, no estrangeiro, contra as potências rivais. A doutrinação gerou-se no seio das imediatas necessidades do capital mercantil, ainda que se tenha manifestado sob a forma de medidas tomadas para defender o Estado. Disfarçando seus benefícios com a aparência de uma política destinada a fortalecer a Nação, os mercantilistas utilizaram a Coroa como instrumento de suas teorias. As rotas atlânticas à distância, aproximando mercados e mercadores de quatro continentes, criaram divergências entre os competidores. A expansão comercial pôs em foco o problema da segurança. Por isso mesmo é que os mercantilistas viam no poder real centralizado o melhor engenho para protegê-los de seus adversários. Como os esforços dos comerciantes e das diferentes agremiações não bastassem para garantir e preservar os centros de troca ultramarina com os quais negociavam, devia completá-los o poder do Estado, para cujo fortalecimento contribuía. Com isso mais se acentuou o amancebamento entre burguesia e realza. Semelhante mancebia explica, de certo modo, a ingerência do trono nos problemas mercantis, em que o "econômico" surgia aos olhos da monarquia centralizada como salvaguarda do seu poder político. Em contrapartida, o Estado-Nação despontava como segurança dos benefícios da calculista burguesia comercial e marítima. Como se vê, perfeita simbiose que se anuncia no século XV, cresce no século XVI, reina no século XVII e começa a ser combatida nos meados do século XVIII.

Durante a maior parte desse tempo em que se acen- tuam as rivalidades internacionais, fato que levava ao fortalecimento dos grandes Estados nacionalistas, nada é mais significativo do que o predomínio no mundo econômico das Companhias privilegiadas de comércio e navegação. Dir-se-ia ter sido essa a maior contribuição dos mercantilistas ao intercâmbio intercontinental. Dessa política fomentista de "partilha" ultramarina resultou uma imensa acumulação de riqueza dentro da Europa, origem da transformação do capital comercial num capital industrial. O meio utili-

za-lo para se conseguir êsse acervo de capitais procriadores. Sobretudo, a instituição de empresas monopolistas delegadas pelo Estado. O denominador comum era a unificação política detentora de um poder central forte que cada qual procurava manobrar em seu proveito, enfim, em desdobramento de sua ação. Assim a política e a economia trocavam benefícios. Daí a política externa enérgica em todos os setores. O imperialismo em grande ou pequena escala e o outro semblante do mercantilismo. Não estamos mais diante de um senhorio da Idade Média que coleciona feudos mas, sim, em face de um Estado centralizado que deseja mercados e áreas de influência. A expansão política e militar é também uma investida econômica, uma vez que a guerra, bem como qualquer outro empreendimento, só é feita com proposito de bons resultados.

Assim o Estado mercantilista apresenta-se como o primeiro o maior dos empresários. Eis a política em "cálculos" como qualquer burguês, fazendo suas contas. O "computo" na política irrompe no século XVI com a definição das grandes potências. Na tessitura internacional chamam no "diplomacia" invenção da época do Renascimento a serviço dos interesses burgueses. Nesse Estado a justiça funciona visando sempre a abolição dos privilégios tradicionais. As próprias cidades aquiescem em abdicar de seus direitos em favor da realeza centralizadora. A monarquia surge, portanto, como um presente de conveniências burguesas em que o Estado e o príncipe se identificam.

O monarca, frente ao problema das despesas, precisou arranjar um meio para dar cobertura aos déficits orçamentários. Para que os negócios trilhassem a sua marcha ascendente, era imprescindível demolir todo o vigamento feudal que emperrava a formação de capitais multiplicadores de riqueza. Impunha-se, pois, incentivar e proteger os empreendimentos mercantis e industriais. Na situação desordenada em que se achava a sociedade européia, só um poder forte e com objetivos que iam além dos limitados interesses dos senhorios, poderia, realmente, empreender a rea-

lização de semelhante tarefa. Isso explica a interferência do Estado na vida econômica e, bem assim, a doutrinação intervencionista do mercantilismo. É que o primeiro problema que as nascentes monarquias centralizadas enfrentaram foi o da unificação econômica nacional, fim político da realeza.

O meio de obter a abastança econômica do Estado ocupa o primeiro lugar nas preocupações doutrinárias. A acumulação de metais preciosos, por ~~isso~~ mesmo, condiciona a preeminência da riqueza monetária em todos os seus aspectos. A orientação do comércio exterior — superioridade da exportação sobre as importações — para que o excedente da balança comercial favorecesse o afluxo de ouro e prata, era outra obsessão mercantilista. O impôsto era, outrossim, fonte de renda para o Tesouro. Por isso a arrecadação foi centralizada nas mãos da Coroa. Fomentando a produção e animando o crescimento da população, o mercantilismo dirigiu as forças econômicas para a realização de um fim político que ultrapassa a soma dos interesses individuais (6).

O que importa é o aumento do poderio estatal. É essa, principalmente, a grande preocupação das monarquias do século XVII, época de rapina internacional em que as grandes potências necessitam aparelhar-se para não serem vítimas da "partilha" mercantilista. Unificação nacional e enriquecimento do Estado são elos da mesma cadeia, salvaguarda da monarquia centralizada. Ambas finalidades decorriam, evidentemente, dos problemas políticos da época. Assim pôde o mercantilismo, com as suas diferentes roupagens (7), encaminhar o pensamento para a solução de problemas de natureza econômica. Esforço gigantesco de tra

(6) Cf. Grav, A. — *The Development of Economic Doctrine* págs. 66 e seg. Londres, 1932; Robertson, N. M. — *Aspects of the Rise of Economic Individualism*, págs. 60 e seg. Londres, 1933; Morin Comby, J. — *Mercantilisme et Protectionisme. Essai sur les doctrines interventionnistes en politique commerciale du XV au XIX Siècle*, págs. 5 e seg. Paris, 1930.

(7) Veja-se o capítulo — A variante do mercantilismo português

balho coletivo por força do momento histórico, em que a luta pela posse de riquezas se unia ao espírito de luta contra os dogmas religiosos.

Os Estados, separados pelas cobiças, descobriam e dominavam continentes. As grandes Companhias privilegiadas de comércio e navegação organizavam-se, incentivadas pela política dos governos que procuravam controlar todos os elementos da economia nacional. As grandes potências colonizadoras mantinham, com efeito, o monopólio absoluto sobre a produção e o consumo das colônias.

As novas áreas geo-econômicas do ultramar atraíam capitais e os merciantes do velho continente pelas perspectivas de riqueza que ofereciam. Os ânimos não se abatiam com os contínuos naufrágios, com a pirataria organizada e defrutada pelas rotas marítimas. A realeza, por outro lado, desejava aumentar o patrimônio nacional e folgar o erário. Ambicionava, afinal, capitais para objetivos políticos. Urgia, portanto, criar novas fontes de abastança, no continente e nas colônias. O Estado tomava em suas mãos a vida econômica. É que as atividades mercantis se achavam estreitamente vinculadas com os problemas da Europa.

O crescimento da política econômica mercantilista, com suas cambiantes no tempo e no espaço, caracterizava-se no século XVII, sobretudo, por um agravamento das suas tendências à conquista e exploração dos mercados e das matérias-primas. A Europa, alargada pela conquista do Atlântico até as margens vivificadoras dos centros produtores de mão-de-obra escrava, das especiarias malaio-indianas e dos metais preciosos de três continentes — África, América e Ásia — pode sair da acanhada situação econômica em que se achava, derrubando os quadros feudais que entravavam a sua evolução progressista. O mercantilismo encontrou, bem no Mar Oceano, a força necessária à sua transformação orgânica, de acordo com as suas possibilidades geográficas e econômicas de expansão.

A montagem e engrossamento das rotas marítimas à distância ir-se-iam desenvolver, porém, pela necessidade de ligar a Europa com as regiões coloniais produtoras de riquezas grandemente comerciáveis. As exigências de abastecimento e de transporte seriam o maior incentivo às construções navais e ao comércio, à técnica e à acumulação social de bens. As investidas mercantilistas das grandes potências abriam, afinal, os largos horizontes da especulação ao tímido espírito do cristão medieval.

O ultramar era, então, o produtor de matérias primas tropicais indispensáveis ao trabalho da manufatura europeia. Cada vez mais o velho mundo ficava na dependência da exploração colonial. Suas ativas classes de comerciantes, armadores e banqueiros apadrinhados pelo Estado, em breve dominam os principais elos das grossas correntes de tráfico intercontinental, conquistando os Oceanos para o mercantilismo das grandes potências. A Europa criara, finalmente, novas condições de evolução. Formaram-se impérios, definiram-se Estados, separaram-se povos, criaram-se novas relações de produção e de consumo e abriram-se novas vias comerciais. A Europa não resistia à atração exercida pelo Atlântico. O cântico mavioso da sereia era de veras sedutor. As grandes monarquias, despertadas pelo choque recebido, encontraram novas energias que as levaram a libertarem-se daquela espécie de sujeição imposta desde recuados tempos pelo Mediterrâneo. A nova sociedade que substituiu o feudalismo possuía as condições econômicas de desenvolvimento — base geográfica intercontinental de troca, acumulação de riqueza, prestígio do Estado e trabalho livre. Toda essa repercussiva revolução social que já se esboçara a seguir à reconquista cristã do Mediterrâneo, nos séculos XII e XIII, precipitou-se com a organização das rotas atlânticas. É ela que inicia, pela abolição das restrições que tolhiam a familiaridade entre os povos, a transformação de uma Europa regionalmente dividida, política e economicamente, numa Europa unida pelos mesmos interesses.

O movimento expansionista muda profundamente as perspectivas mundiais. Abrem-se, então, à Europa, ilimitados horizontes de três continentes. A velha atração do Oriente junta-se a dos dourados centros auríferos da África e da América. As feitorias dos portugueses e dos espanhóis no Atlântico afro-americano, em ambas as costas do Índico e nas ilhas de Java, Borneo, Sumatra e Molucas, seguidas logo mais pelos empórios da Holanda, da França e da Inglaterra, representam, porém, para o mercantilismo, mais alguma coisa do que uma simples ampliação quantitativa do comércio europeu. Representam também para a economia européia possibilidades de abastecimento da sua nascente indústria. Esboçam, por isso, uma interdependência econômica de todo o mundo capitalista que cresce cevado na tarta tulha dos mercados ultramarinos.

A préza era grandemente apetecível. As grandes potências armam-se cada vez mais para disputá-la. Os Estados individualizam-se na sua politica e na sua economia. Os seus imperativos geográficos tornam-se motivos de supremacia que vêm reforçar os seus recursos materiais. As suas classes dominantes sentem mais, com a importância dos interesses que têm de defender, a consciência das suas nacionalidades. Os privilégios econômicos e políticos da classe capitalista, que a caracterizam em cada país, projetam-se aos próprios Estados nas suas relações internacionais. A politica, no quadro da tessitura mundial subordina-se cada vez mais à potência financeira e aos imediatos benefícios mercantis. Vincam-se nitidamente as tendências de internacionalização das trocas, subordinação da incipiente industria ao capitalismo comercial e, principalmente, mudança do centro de gravitação da Europa para o Mar do Norte, elo atlântico, pela concentração nestas regiões de grande parte da atividade produtiva e comercial européia, pela propria supremacia mundial politica e econômica que algumas nações, favorecidas pelo condicionalismo geográfico e coesão interna, começavam a afirmar.

O Atlântico transformou a civilização continental em civilização universal. Tornou-se, por isso mesmo, a via marítima indispensável para a engorda do capitalismo moderno. O Mediterrâneo deixou de ser o único caminho para o rico Oriente.

Não admira, portanto, que seja através do Atlântico que o mercantilismo se lança em busca da fortuna. A investida marca, melhor que qualquer outro acontecimento, a nova fase da evolução européia — a existência do capitalismo moderno em sua incipiente forma comercial.

O primeiro impulso foi dado por Portugal com a organização das "capturas" atlânticas do ouro nôvo africano e da pimenta asiática. A dominação e o comércio desenvolvem-se na direção das regiões auríferas de ambas as costas da África e das áreas das especiarias malaio-indianas, cuja produção é drenada para o Atlântico em proveito do capitalismo moderno recém-nascido. Definem-se, então, os caracteres mais precoces da economia capitalista: financiamentos e câmbios em larga escala, irrigação de metal precioso, formação de "stocks", aperfeiçoamento de técnicas de distribuição, aceleração do circuito monetário, caráter internacional das trocas, disputa de mercados produtores e consumidores de produtos exógenos em larga escala (8).

A montagem dessa rede comercial foi lenta, arriscada e dispendiosa. Em lugar de empresas anêmicas, individuais ou familiares, uma gigantesca organização estatal, completa, com organismos centrais de controle régio e com sucursais espalhadas por quatro continentes. A empresa era enormemente complexa e burocrática. O rei era o maior empresário — primeira etapa das variantes mercantilistas (9).

A segunda arrancada estudaram-na E. J. Hamilton (10).

(8) Vide nossa tese de doutoramento — O capitalismo monárquico

(9) Veja-se o capítulo A variante do mercantilismo português

(10) American Treasure and the Rise of Capitalism, trad. esp. in El Florecimiento del Capitalismo y otros ensayos de Historia Económica. Revista de Occidente. Madrid, 1948

C. H. Haring (11) e H. Chaunu (12). O afluxo dos metais preciosos da América e o comércio sevillano vêm, todavia, perfazer uma revolução já iniciada quase um século antes pelo empreendimento português.

Segue-se, finalmente, a terceira etapa, cronologicamente a mais recente, que veio completar o domínio da vasta bacia oceânica com a conquista e exploração do Atlântico brasileiro e do Prata.

O sucesso das monarquias ibéricas, no entanto, excitou a concorrência. Os Avis e os Habsburgos, únicos senhores dos mercados ultramarinos, estabeleceram uma política de monopólio da Coroa para salvaguarda do rico patrimônio, permanentemente ameaçado pela avidez das demais potências europeias que nos séculos XV e XVI ficaram quase inteiramente de fora da "partilha" colonial. O dirigismo dos reis portugueses e espanhóis, respectivamente representados pelas Casas de Lisboa e de Sevilha, ficou, todavia, atado a seus intentos e contradições de ordem política. Ambas as Coroas, empolgadas pela manutenção do poder político centralizado, empenharam-se em fortalecê-lo para colocá-lo a serviço de seus designios. Dir-se-ia que o comércio do Estado foi um mal necessário que a realeza criou para preservar o trono, sorvedouro de dinheiro. Faltava, entretanto, clima de fecundação capitalista. Contrastando com a riqueza ultramarina, as monarquias ibéricas, na primeira fase mercantilista, defrontaram-se sempre com uma crise de capitais constante econômica — que incentivou a especulação da finança internacional. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, Portugal e Espanha, abrindo à Europa perspectivas imensas, tornaram-se, no entanto, prisioneiros da pimenta e do ouro. Os encargos de defesa do pa-

(11) Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Habsburgs. Cambridge, 1918. Na edição espanhola: Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos. Fondo de Cultura Económica. México, 1937.

(12) Seville et l'Atlantique (1504-1650), t.I, Paris, 1955.

tributário ultramarino eram demasiados. A Coroa, vendo ameaçado o tráfico colonial, procurou arruinar a concorrência pelo estabelecimento militar do monopólio — terapêutica do desespero (13).

As monarquias ibéricas, não obstante os seus esforços, eram impotentes para continuar desacompanhadas numa tarefa de tal envergadura. A primeira lição estava, contudo, aprendida. O Atlântico, o grande laboratório, achava-se aberto para novas experiências. O capitalismo moderno, na sua incipiente forma monárquica, dera o primeiro passo para o progresso. Apenas iniciara, porém, seu destino histórico encontrando o seu campo — o Mar Oceano.

Nos últimos anos do século XVI, a gigantesca e concretizada barreira erguida por Portugal e Espanha às ambições das demais potências européias já apresentava enormes brechas. A partir do princípio do século XVII, abrem-se novos rombos que liquefazem a resistência.

A Holanda, a França e a Inglaterra — as grandes potências mercantilistas do século XVII — que na primeira fase da expansão oceânica haviam ficado à margem da "partilha" ultramarina, organizaram o seu mercantilismo em sólidas linhas com o claro intento de disputar a rica presa colonial ao capitalismo monárquico ibérico, que se arrastava amolentado e penosamente. O tráfico atlântico ia, assim, entrar numa nova fase da sua evolução, com a ofensiva do mercantilismo do século XVII.

Uma série de eficientes medidas tendentes a fortalecer o poder político centralizado libertou as grandes potências do conservantismo que lhes impunha a barreira geográfica atlântica, até então assenhoreada pela monarquia ibérica. A par da complexa luta política que se desenrolou na Eu-

(13) A incapacidade das monarquias ibéricas no século XVI de obterem as mercadorias estrangeiras por troca com os produtos nacionais impressionou T. Mun (Cf. *England's* . . . , pág. 23). Portugal e Espanha não conseguiram reter o ouro novo colonial, melhor forma de pagamento das importações do norte. A escassez de produção interna obrigou-os a satisfazer as suas necessidades por meio do metal precioso.

ropa, caminhava, em íntima conexão, a investida para a partilha das ricas regiões coloniais. Dificilmente se pode separar uma da outra. A expansão do imaturo imperialismo, em sua forma mercantilista, sob as palavras de ordem — “mercados” e “matérias primas” — foi objeto de uma acirrada luta política e militar. Uma coisa liga-se à outra como elos de uma mesma cadeia de interesses políticos e econômicos, atuando reciprocamente, como resultado do seu duplo intuito de partilha atlântica: — partilha econômica de regiões e controle de uma via marítima de passagem com o firme propósito de supremacia política.

O tradicional sistema de exploração do patrimônio colonial, inaugurado pelas monarquias ibéricas, sofreu um rude golpe com as contradições da política dos primeiros Habsburgos. Carlos V transformou os Países Baixos numa desprezível província da Espanha. A sujeição política juntou-se a conhecida intolerância de Felipe II (1556-1598), o “demônio do meio-dia”. Obsecado em proteger o triunfo da Santa Sé, deixou-se levar pelo seu feroz sectarismo, investindo contra os Países Baixos, numa luta terrível que vibrou uma arrochada assás funesta no seu poderio. As violentas medidas de repressão por ele ordenadas contra o movimento protestante provocaram uma sublevação popular. A frente da revolta estava Guilherme de Nassau, príncipe de Orange. Os sucessos dos patriotas flamengos levaram as Províncias do Norte a proclamar a sua independência. Constituíram-se, então, em república, sob o nome de Províncias Unidas. As hostilidades, no entanto, não cessaram. A Inglaterra de Elizabeth continuou a socorrer Maurício de Nassau, que havia sucedido a seu pai, Guilherme, príncipe de Orange, no governo da Holanda. Finalmente a Espanha acabou reconhecendo a autonomia batava (14).

(14) Cf. Monod M. J. H. — *L'Oeuvre de Philippe II (1559-1598)*, in *Hist. Générale de L'avisse* — Rambaud, t V, pags. 78 e segs. ; Frédeux M. P. — *Les Pays-Bas. Les luttes religieuses (1555-1609)* Idem, pags. 175 e segs.

Com a independência a Holanda entrou na fase da sua prosperidade marítima e mercantilista. A burguesia flamenga do protestantismo não suportava a soldadesca castelhana nem os frades da Inquisição. A intolerância religiosa de Felipe II conduziu, afinal, um povo de mercadores ao apogeu do poder político. Em contrapartida, a arripotente monarquia espanhola dos Habsburgos caiu numa irreparável decomposição.

De há muito os comerciantes e armadores de Amsterdã viviam do trânsito de mercadorias, concorrendo nos entrepostos da orla do Báltico e do Mar do Norte com os hanseáticos. Proclamando a sua emancipação política, os flamengos compreenderam logo que o comércio era uma poderosa arma para combater a Espanha, sua maior inimiga. Arrebatar-lhe o tráfico e suas colônias, tal foi o constante propósito dos governantes da república e da monarquia neerlandesa. O melhor ariete para abrir brechas na barreira ultramarina ibérica seria, sem dúvida, o estabelecimento de gigantescas Companhias privilegiadas de comércio e navegação, arma do mercantilismo holandês contra o rico império dos odiados Habsburgos.

A Holanda possuía organismos mercantis associativos que tinham por base o contrato da comenda marítima. As "Voor-Compagnium" e a "Compagnie van Verre" agiam, então, separadamente, competindo entre si no tráfico do Báltico e do Mar do Norte, onde disputavam à Hansa as melhores negociações. Essa concorrência não convinha à administração das cidades e das províncias. O antagonismo mercantil precisava ser banido. Razões políticas e militares reclamavam união e amizade. Impunha-se, pois, criar u'a máquina que viesse reforçar enormemente a luta contra os Filipes, senhores dos impérios ibéricos. O estratagema foi, portanto, a instituição de grandes Companhias criadas sob a proteção do Estado e postas a serviço de uma causa nacional de maior amplitude e de nítidas feições político-militares. Dessa delicada contingência nasceu a gigantesca Companhia das Índias Orientais ("Oost

indische Kompagnie"), em 20 de março de 1602, em que o genio nacional dos flamengos, com seu sentimento municipal arraigado, prestou-se admiravelmente para essa "federação" comercial (15).

O sucesso do engenho mercantilista holandês animou novos empreendimentos de partilha colonial. O sistema da Companhia era o melhor instrumento para a solução dos problemas que se apresentavam. Comprimida pela pressão crescente dos Habsburgos, a Holanda achava-se na alternativa de renunciar aos comerciáveis produtos asiáticos ou ir ela mesma buscá-los. Optou pela segunda proposta: forma ofensiva mais adequada às circunstâncias do momento historico, deveras dramático. A par do imediato material de lucro, a solução encontrada destinava-se a agir em prol da independência politica. Ao esboço econômico juntava-se, concordante, a emancipação politica.

O trafico asiatico foi, assim, declarado um negócio do Estado e posto debaixo da sua proteção e vigilância. A Companhia podia erigir fortalezas, declarar guerra e assinar tratados com os principes do ultramar. Tudo era feito, porém em nome dos Estados Gerais aos quais a Companhia prestava juramento de fidelidade politica. O privilegio era de 20 anos, mas foi por diversas vezes prorrogado até 1740. No começo a Companhia pagava impostos sobre a exportação e importação. Em 1700 essa obrigação foi substituida por um desembolso anual de 364 mil florins (16).

O comercio apresentava-se aos olhos da Companhia holandesa como um "roubo" legitimado. Nas suas investidas agressivas desalojaram os portugueses das Molucas, onde ergueram fortes militares e celebraram tratados com

(15) B. de J. P. Leroy — *De la Colonisation chez les Peuples Modernes*, p. 73 e seg. Paris, 1874. Gignoux, Claude-Joseph — *L'Époque de la Compagnie in Histoire du Commerce de J. Lecour-Gayet*, t. IV, p. 71 e segs. Col. SPID. S. D.

(16) *Ibidem*.

os nativos. Portugal, dominado pelos Filipes, via o seu patrimônio ultramarino retalhado pelos almirantes-mercadores da Companhia Holandesa das Índias Orientais.

Depois de assentarem nas Molucas a base mais importante do seu poderio colonial no Oriente, dirigiram-se à costa do Malabar, Coromandel, Sumatra, Borneo e Ceilão, onde fizeram aliança com os indígenas contra os portugueses (17).

A própria Inglaterra, que havia auxiliado a independência da Holanda contra a Espanha, não escapou ao "assalto" da Companhia flamenga. Em 1618, o almirantado da empresa desembarcou em Java, onde atacou os ingleses. Em 1621 montou ali, com o nome de Batávia, o seu "quartel general", transformado numa autêntica capital da Índia holandesa e num dos mais importantes empórios da Ásia. Em 1661 conquistou no continente Cochim e Cananor, mercados que o capitalismo monárquico português havia organizado em proveito do tráfico atlântico na abertura do século XVI. O prestígio da gigantesca Companhia crescia sobremaneira. A península de Malaca estava ocupada. As ilhas de Timor e Sumatra pertenciam ao domínio da Companhia. Não obstante a sua ofensiva, não conseguiram estabelecer-se na China, dada a resistência dos portugueses em Macau. Os melhores mercados da Ásia e da Europa eram seus tributários. O tráfico de cabotagem no Índico e no Pacífico asiático completava a sua fortuna. Batavia era a "pérola do Oriente" e centro fundamental do comércio da Ásia, onde residia um governador a quem estava confiada a gerência da poderosa sociedade (18).

Já a 3 de junho de 1621, a Holanda havia instituído outra possante empresa com os mesmos objetivos de luta contra a Espanha. Trata-se da "Westi Indische Kompagnie", que recebeu o monopólio comercial por vinte e qua-

(17) Ibidem

(18) Ibidem

tro anos, com vastíssimo âmbito de ação no Atlântico afro-americano. Nessa enorme área geo-econômica a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, formada no mesmo molde da sua congênere do Oriente, exerceu jurisdição e domínio político militar, mercê dos poderes que lhe foram delegados pelo Estado (19). No traçado de suas diretrizes econômicas, políticas e militares, percebe-se a prestação de auxílio do Estado para fim comum, conjugando interesse privado com o bem-estar público.

Em ambas as Companhias a Espanha encontrou temível inimigo. Impelidas pelo programa do mercantilismo, engenhosamente montado pelo governo holandês, as Companhias souberam impôr-se no entrecho das relações internacionais como força capitalista e arma de guerra. Com semelhante sistema, em que o soldado e o mercador se confundiam, o mercantilismo holandês revolveu os métodos de exploração dos mercados ultramarinos e, bem assim, a arte de guerra marítima, em que predominava o combate da pirataria assente na ação dos "ladrões do mar". A doutrina do "mare liberum" sustentada pelos holandeses assovelados por Hugo Grócio era, ademais, um admirável incentivo para a partilha colonial que se fazia, sobretudo em evidente prejuízo do patrimônio das monarquias ibéricas (20).

Com êsse maquinismo mercantilista, de nítida feição ofensiva e belicosa, a Holanda organizou o contra-ataque que abriu profundos e largos rombos no sistema defensivo do ultramar português e espanhol. A arremetida era, ou-

(19) Cf. Laet, Joannes de — *História ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais desde o seu começo até ao fim do ano de 1636*, in *A B N R J* vol. XXX, pags. 36 e seg. Rio de Janeiro, 1912.

(20) Grócio discutiu a soberania portuguesa sobre os territórios orientais e o direito de Portugal ao exclusivo da navegação para a Índia e do tráfico com o Oriente (Cf. Cactano, Marcelo — *A polêmica da liberdade dos mares e a resposta de Frei Serafim de Freitas a Hugo Grócio* Lisboa, 1959; Ferreira, Waldemar — *História do Direito Brasileiro*, t. III, pags. 54 e seg. S. Paulo, 1955).

trossim, dos judeus aninhados em Amsterdã (21) contra a Inquisição ibérica, especialmente espanhola. Sob este aspecto, as Companhias holandesas representaram uma estratégia dos judeus insurreccionados contra o Santo Ofício. Esta razão era concordante com o claro objetivo de romper o monopólio do tráfico colonial assenhoreado pelos Filipes.

A Companhia Holandesa das Índias Ocidentais fez em ambas as margens do Atlântico o que a sua congênere havia feito no Índico e no Pacífico asiático. Em 1612 os almirantes-mercadores, atraídos pelos resgates de escravos e pelo trato do rico metal amarelo, investiram contra a Costa do Ouro, onde erigiram o Forte Nassau, primeiro baluarte da Companhia no Atlântico africano. Graças a isso puderam organizar uma lucrativa rede de contrabando com as colônias portuguesas e espanholas da América, sequiosas de mão-de-obra escrava (22).

Não ficou nisso, porém, a conquista do mercantilismo holandês, na sua singular forma guerreira. Em 1624 a esquadra do almirante Jacob Willekens atacou Salvador. Seguiu-se a invasão de Pernambuco por Hendrik Loonk, em 1630. Com semelhantes assaltos, a Companhia fundou o seu "Brasil" holandês (23).

Com a Restauração de 1º de dezembro de 1640, Portugal armou-se para desaninhar o intruso de sua colônia americana. Em 1649 foi instituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil, sob o estímulo do padre Antônio Vieira, para combater a empresa holandesa. Em 1654 os portugueses punham fim ao domínio batavo no Brasil. A Inglaterra, em luta com a Holanda, contribuiu, indiretamente, para a expulsão do invasor. O tratado de paz en-

-
- (21) Cf. Bloom, H. I. — *The Economic Activities of the Jews of Amsterdam*, Silliamspont, 1937.
(22) Carvalho, A. Moraes de — *Companhias de Colonização*, pags. 106 e seg. Coimbra, 1903.
(23) Sobre os holandeses no Brasil, veja-se o estudo de C. R. Boxer *The Dutch in Brazil, 1624-1654*. Oxford, 1957.

tre Portugal e os Países-Baixos, porém, somente foi assinado em 1661 (24).

A ação do mercantilismo holandês, fêz-se sentir, também, no Atlântico Norte-americano. Na América Setentrional os flamengos haviam fundado em princípios do século XVII algumas feitorias nos rios Hudson, Connecticut e Delaware, com o nome de Novos Países Baixos, onde a pesca e o comércio de peles constituíam a principal atividade. A Inglaterra, entretanto, não recebeu bem a intromissão. Seguiu-se, assim, uma luta de gigantes que levou os holandeses a renunciar às suas pretensões na América do Norte (25).

Em 1634 conseguiram, porém, estabelecer-se nas Antilhas, aproveitando-se do condicionalismo geográfico favorável para o contrabando, organizando ali um comércio fraudulento em prejuízo do tráfico legal das grandes potências (26).

Grças ao estabelecimento das Companhias, o comércio da Holanda, durante boa parte do século XVII, estendia-se de um extremo a outro do mundo. No norte da Europa as suas feitorias superaram a Liga Hanscática. Na Rússia, Arkangel, depois de Novogorod, foi a principal praça de comércio até a fundação de São Petersburgo. Manufaturas, madeiras, peles, pescado, sêbo, azeite e outros artigos da Europa Setentrional convergiam para os seus armazéns. Da Polónia, pela via fluvial do Vístula e do entreposto de Dantzig, extraíam cereais que eram negociados nas suas casas de Amsterdã e de Roterdã, centros redistribuidores. Para a Polónia, Rússia e Prússia

(24) Cf. Freitas, Gustavo de. A Companhia Geral do Comercio do Brasil (1649-1720). Subsídios para a História Económica de Portugal e do Brasil. São Paulo, 1951. Ferreira, Willemar. A Companhia Geral para o Estado do Brasil e sua Natureza Jurídica. Separata da Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, vol. I. São Paulo, 1955.

(25) Cf. Moreau, M. A. — L'Amerique Progrès de la colonisation européenne. Du milieu du XVI au milieu du XVII siècle, in Lavisser, Romain d. t. V, pags. 962 e segs. Paris, 1895.

(26) Ibidem.

transportavam artigos manufaturados, açúcar e outros produtos comerciáveis. A Europa era sua tributária. Acrescenta-se a essa rede mercantil a gigantesca cadeia de comércio no Atlântico, no Índico e no Pacífico e compreenderemos melhor a acumulação de riqueza da Holanda no século XVII e primeiras décadas do século XVIII, bem como o prestígio político-militar alcançado pelos Estados Gerais nesse período de expansão mercantilista nos mares e terras até então dominados pelas monarquias ibéricas centralizadas.

Dada, porém, a rivalidade das grandes potências, esse colosso tinha, forçosamente, que ruir. Enquanto a Holanda enfrentou a Espanha de Filipe II, a Inglaterra de Elizabeth manteve-se acorde com a causa da independência das Províncias Unidas (27). Tratava-se, naturalmente, de combater o inimigo comum. No século XVIII, a conjuntura internacional era outra. A política de Cromwell não convinha a supremacia marítima e comercial dos flamengos. O Ato de Navegação, em 1651, proibindo a importação de gêneros em navios estrangeiros, foi, sobretudo, dirigido contra a concorrência que a marinha neerlandesa fazia aos ingleses. Seguiu-se, finalmente, a conhecida investida da França de Luís XIV que acabou por desmoroar o prestígio do mercantilismo holandês, já bastante combalido no começo do século XVIII (28).

Quase pela mesma época a França e a Inglaterra organizaram Companhias. A febre mercantil foi geral. A luta pela partilha política e econômica das regiões coloniais, forma de enriquecimento dos Estados, impunha-se

(27) Cf. Black, J. B. — *The Reign of Elizabeth, 1558-1603*, Oxford, 1940.

(28) Davies, Godfrey — *The Early Stuarts, 1603-1660*, pages 107 e segs. Oxford, 1937; Sayous, M. F. — *Le République d'Angleterre* (Cromwell — *La Restauration* (1649-1668)), in *L'avisse Rambaud*, t. V, pages 58 e segs. Paris, 1895; Waddington, M. A. — *Les Provinces Unies (1609-1715)* — *Histoire Interieure*. Ibidem, idem, págs. 469 e segs.

melhante maquinismo, cujo espírito de associação data do principio do século XV (29).

Em 1406 Henrique IV criara na Inglaterra a sociedade dos comerciantes aventureiros — “*Merchants Adventurers*”. As las eram, então, a mercadoria mais comerciável do país. Os “*adventurers*” negociavam panos, trocando-os pelos vinhos francêses e ibéricos, bem como pelos artigos do Oriente. As rotas do Báltico e do Mar do Norte, no entanto, eram ainda dominadas pela Hansa. Com o governo despolico de Henrique VIII (1500-1547), a Inglaterra começou, todavia, a suplantir os seus concorrentes no trânsito especulador do Mar do Norte. A completa emancipação, porém, data da época de Elizabeth (1558-1603). Durante o seu longo reinado, a Inglaterra lutou a favor da Reforma com tenacidade igual à que Filipe II de Espanha pôs em servir os interesses do Catolicismo, impulsionando enormemente a expansão comercial inglesa (30).

A Inglaterra preparava-se, assim, para a “partilha” mercantilista. Em 1578 a Coroa aboliu os últimos privilégios dos hanseáticos, proibindo a exportação de lãs inglesas. Ademais, onerou as importações dos mercadores da Hansa. Ficou, outrossim, proibida, por razões de ordem política, a carregação de cereais e munição de guerra para os portos espanhóis.

Na segunda metade do século XVI, o abatimento de Antuérpia, fato conexo com a falência do capitalismo monárquico português, levou a Londres e Bristol risonhas esperanças. Em 1576, Thomás Grashan funda a primeira Bolsa da Inglaterra. Parelhamente a isso prosperavam as

(29) Cf. Heckscher, E. F. — *Mercantilism* 1.º vol. págs. 36 e segs. Londres, 1935. *Mercantilism*, in *Encyclopaedia of the Social Sciences*, v. IX, págs. 333 e segs.

(30) C. W. Wilson, E. M. — *The origins and early development of the Merchant Adventurers organization in London as shown in their own medieval records*, in *The Economic History Review*, v. IV n. 2, págs. 147 e segs., abril, 1933; Lipson, E. — *The Economic History of England*, vol. II, págs. 61 e segs. Londres, 1934; Black, J. B. — *op. cit.* págs. 323 e segs.

manufaturas de York e Norwich. Newcastle começava, outrossim, a exportar carvão mineral. Em 1600, nos últimos meses do reinado de Elizabeth, a Companhia dos Mercadores de Londres obteve por 15 anos o privilégio do exclusivo tráfico de certas áreas da América, da África e da Ásia. A realza concedeu-lhe, ainda, o direito de exportar anualmente 30 mil libras, desde que importassem igual quantia no prazo de seis meses a contar da data da viagem. No ano seguinte, em 1601, partiu a primeira frota para o Oriente Visitada Sumatra, Java e Molucas, retornou a Londres com boa carga e informes sobre mercados (31).

O sucesso aumentou a avidez pelo sistema das Companhias. Algumas empresas, porém, não levavam a sua ação além dos limites da Europa. É o caso, por exemplo, da sociedade organizada na Inglaterra em 1555, destinada a fazer o comércio privativo com a Rússia. Não obstante, as Companhias ultramarinas só começaram a aparecer na Inglaterra nos fins do reinado de Elizabeth e no governo dos Stuarts. O estabelecimento da famosa Companhia das Índias Orientais, à qual a rainha concedeu o privilégio do comércio da Índia por 15 anos, com o poder absoluto nas terras que conquistasse e outros valiosos favores, data de 1599. A Inglaterra entrava, afinal, na luta mercantil e política pela partilha do Índico e do Pacífico asiático, com enormes malefícios para Portugal na linha do Oriente.

Com o governo de Cromwell (1649-1659), uma das épocas mais florescentes da história da Inglaterra, definiu-se a prática da exploração das regiões coloniais pelas Companhias privilegiadas. O Ato de Navegação, em 1651, foi um golpe violento para o mercantilismo holandês. A Inglaterra iniciava, finalmente, a sua admirável trajetória marítima. A partir de 1651, o comércio de cabotagem na In-

(31) Cf. Schacht, Hjalmar. Der theoretische Gehalt des englischen Merkantilismus págs 108 e seg. Kiel, 1900; Packard, Laurence — The Commercial Revolution (1440-1776), págs 207 e seg. Oxford, 1932.

glaterra ficou exclusivamente nas mãos dos nacionais. Os produtos da indústria piscatória estrangeira podiam vender-se na Inglaterra desde que pagassem direitos dobrados. O comércio colonial foi nacionalizado. O giro mercantil europeu foi de tal maneira regulado que a importação só podia ser feita em navios ingleses ou de procedência do país fornecedor do artigo negociado. Era, pois, uma terrível cutelada contra a Holanda, que vivia quase inteiramente da politica econômica de transporte como intermediária. Ficou, ademais, assente que os navios deviam ser construídos nos estaleiros ingleses. O código draconiano de Cromwell era, afinal, uma guerra aos mercadores, navegantes e armadores estrangeiros. Foi essa diretriz que, sobretudo, regeu o mercantilismo inglês na sua forma comercialista até meado do século XVIII. Tornou-se, sem dúvida, um poderoso instrumento de guerra mercantil e engenho político-militar, principal fundamento do poderio marítimo da Inglaterra (32).

Os primeiros anos do século XVII viram nascer diversas empresas coloniais. Em 1618 e 1631 foram criadas na Inglaterra Companhias para a África, com o privilégio de resgatar na costa da Guiné. A investida sobre o comércio africano prosseguiu. Em 1661 instituiu-se nova Companhia à qual a Coroa concedeu o trato dos territórios da África Negra, desde o Cabo Branco até o Cabo da Boa Esperança. Em 1683 outra empresa surgiu na Inglaterra com o privilégio do abastecimento de escravos negros necessários às colônias da América Inglesa, onde tinham sido organizados os primeiros núcleos de colonização oriundos das perseguições religiosas (33).

Com a revolução de 1688, a Inglaterra inaugurou uma nova fase do seu mercantilismo. A obra iniciada por Eli-

(32) Rees, J. F. — Mercantilism and the Colonies, in *The Cambridge History of the British Empire*, t. I, págs. 561 e segs. Cambridge, 1929. Bell, Louis — *The origins of the British Colonial System, 1578-1660* págs. 97 e segs. New York, 1933.

(33) *Ibidem*. Veja-se ainda — Moireau, M. A. — op. cit., págs. 941 e segs.

zabeth e continuada por Cromwell foi impulsionada por Guilherme de Orange. Em 1708 reorganizou-se a Companhia das Índias Orientais. Apesar de suas tendências belicosas foi, no entanto, sobretudo de natureza mercantil. Nela acham-se, profundas, as raízes do império anglo-indiano. Não obstante o malôgro de certos empreendimentos anteriores (Companhia do Hudson e Companhia da Rússia e do Levante) os ingleses persistiram na prática da exploração das regiões coloniais estabelecendo e removendo Companhias privilegiadas de comércio e navegação (34).

Os primeiros engenhos da nascente revolução industrial no começo do século XVIII impulsionaram enormemente o sistema colonial inglês. As guerras com a Holanda, França e Espanha decidiram, de certo modo, a sorte política da Inglaterra e o bem-estar da sua economia. O estupendo desenvolvimento da atividade produtora promoveu a criação de estabelecimentos de crédito destinados a incrementar a circulação dos capitais. Nos últimos anos do século XVII, em 27 de julho de 1694, o Banco da Inglaterra já era encarregado da negociação de valores comerciais, expressiva mostra do vertiginoso crescimento do mercantilismo inglês. Nos meados do século XVIII, a Companhia de Aberdeen (1767) e a sua congênere Britânica (1746) continuavam a exercer parte da ação que a Coroa havia dado à Companhia da Baía de Hudson em 1670, criada para a colonização de certas áreas da América do Norte e à qual foi concedido o comércio exclusivo das peles (35).

O princípio do século XVIII não trouxe o esmorecimento do favor que a instituição das Companhias privilegiadas usufruiu no século anterior. A experiência, todavia, no começo da segunda metade do século XVIII, afrouxou o entusiasmo dos primeiros tempos. Em 1713, a Inglaterra aproveitou-se das circunstâncias políticas que tinham levado à paz de Utrecht, para obter o monopólio do tráfico das rotas

(34) Ibidem. Vide ainda - Sayous, M. É. *L'Angleterre Les derniers Stuarts et Guillaume III (1670-1714)*, in Lavissee-Rambaud, t. VI, págs. 430 e segs. Paris, 1895.

(35) Ibidem.

de escravos da América. A confiança na organização das grandes Companhias começava, porém, a arrefecer, passando a maior parte das concessões para a administração real.

A França, igualmente, reconheceu a necessidade da prática de partilha colonial, apesar da roupagem industrialista do seu mercantilismo. As primeiras experiências datam, na verdade, dos fins do século XVI. Em 1599 a Companhia do Canadá iniciou as suas atividades na América Setentrional, explorando os lucrativos setores da pesca e das peles. Em 1604, Henrique IV animou o estabelecimento de uma sociedade destinada à exploração do comércio das Índias Orientais. Anos depois, em 1616, outra sociedade semelhante foi criada. Em 1626 organizou-se para o tráfico da América a Companhia de Morbihan. Na segunda metade do século XVII, em 1664, finalmente, fêz seu aparecimento a poderosa Companhia das Índias Orientais, em moldes que se assemelhavam às suas congêneres que a precederam na Inglaterra, em 1599, e na Holanda, em 1602, montada depois de suas rivais, pôde a Companhia francesa aproveitar-se da experiência alheia. Foi-lhe dado o privilégio por 40 anos, podendo fazer guerra aos príncipes do Oriente e construir fortalezas. O governo contribuiu com a décima parte dos fundos, obrigando-se a empresa a saldar o empréstimo, sem juros, no prazo de quatro anos. Envolvida na luta pela partilha política e econômica do Índico e do Pacífico asiático com a Holanda e a Inglaterra, a Companhia padeceu as conhecidas vicissitudes que explicam o recuo do mercantilismo francês no Oriente (36).

36) Para um estudo sobre as Companhias francesas, vejam-se as seguintes obras: Boissonnade, P. — *Colbert et la Compagnie de Commerce du Nord* (1661-1689). Paris, 1930. Bonnassieux, P. — *Les grandes Compagnies du commerce*. Paris, 1892. Clement, P. (ed.) — *Lettres instructions et mémoires de Colbert*. Paris, 1861-1783. Harsin, Paul. — *Les doctrines monétaires et financières en France du XVI au XVIII siècles*. Paris, 1928. Mazan, J. de. — *Doctrines économiques de Colbert*. Paris, 1900. Weber, H. — *La Compagnie française des Indes* (1604-1875). Paris, 1904; Benoit, E. — *Recherches sur la politique coloniale de Colbert*. Paris, 1902. Paulhat, Louis — *Louis XIV et la Compagnie des Indes Orientales de 1664*. Paris, 1886.

No tempo de Richelieu o governo já havia criado Companhias. A montagem de empresas de colonização foi, com efeito, um dos traços mais importantes da política mercantil do cardeal. Em 1625 fundou a Companhia de Morbihan. Dois anos depois, em 1627, era organizada a Companhia de Saint-Pierre. Mais tarde, em 1635, foi criada a Companhia das Ilhas da América, com administrações subalternas em Saint-Christophe, na Martinica e Guadeloupe. Esses empreendimentos entravam, assim, numa área colonial onde espanhóis e ingleses se digladiavam (37).

Com a administração de Colbert a prática continuou. A Companhia do Norte, instituída para o Báltico, a Companhia dos Pirineus destinada ao comércio com a Espanha onde o ouro americano entrava como a melhor forma de pagamento das manufaturas e cereais de França, a Companhia das Índias Ocidentais, fortalecida para a exploração das Antilhas e da costa atlântica africana e, sobretudo a Companhia das Índias Orientais incumbida de assegurar em proveito do mercantilismo francês, o tráfico oriental, constituem admiráveis exemplos da organização de empresas coloniais, pelos franceses, no século XVII.

Colbert, todavia, não foi um inovador. Sua ação circunscreveu-se a dar forma mais rigorosa a certas disposições que antes dele e fora da França se haviam praticado com algum sucesso. Rebaixou os impostos à saída das manufaturas do reino. Diminuiu os direitos de entrada às matérias primas destinadas à fabricação nacional. Em contrapartida, porém, carregou de direitos proibitivos a indústria estrangeira. Criou, assim, um autêntico monopólio em favor do seu mercantilismo industrialista, senhor absoluto do mercado interno. Os capitais, estimulados pelos largos privilégios, afluíram copiosamente às manufatu-

(39) Cf. Weulersse, Georges — *La Physiocratie à la fin du règne de Richelieu*, págs. 74 e segs. Paris, 1944, Moireau, M. A. — op. cit. págs. 954 e segs., d'Avenel, M. G. — *Louis XIII et Richelieu*, in Lavisser-Rimbaud, t. V, págs. 367 e segs. Paris, 1895.

ras. Completando o seu dirigismo, Colbert instituiu certos órgãos da realza para servirem de modelo às instituições particulares. A tapeçaria dos Gobelins e a porcelana de Sèvres são dilúcidos exemplos. As próprias Companhias, seduzidas pelos resultados colhidos pelos holandeses, surgiram como criações arbitrárias do Estado (38).

Morto Luís XIV, em 1715, surgiu uma reação contra o estatismo colbertista. O movimento foi de nítidas tendências liberais. Não obstante êsse encolhimento, houve ainda um esforço com o néo-mercantilismo de John Law. Em 1717 a França criou a Companhia do Mississipi com o privilégio de vinte anos para explorar a rota da Louisiane e o trafego de peles de castor do Canadá. Finalmente, em 1770 quatro anos antes de Luís XV morrer, foi instituída a Companhia do Levante — último suspiro do envelhecido mercantilismo francês. O sistema achava-se, no entanto, moribundo: não resistiu, por isso, à investida da doutrina liberal e individualista da Escola Fisiocrática (39). Reanimou-se, porém, em países economicamente mais acanhados, quando na França e na Inglaterra o processo já era um fenómeno do passado.

O exemplo da Holanda, da França e da Inglaterra animou, realmente, as monarquias ibéricas a organizar o mesmo engenho. A preponderância adquirida pelo mercantilismo daquelas potências, em evidente detrimento de Portugal e Espanha, prendeu a atenção de D. João IV, logo após a Restauração. A partir de 1640 a Coroa ocupou-se com grande solicitude do problema. A idéia do padre Vieira incitou o monarca: contrapor à ação ofensiva das empresas estrangeiras uma Companhia. Tratava-se, com efeito, de evitar que a Holanda se apoderasse dos cabedais que bastariam para sustentar a guerra contra a Espanha.

(38) Mazan, J. de — op. cit. págs. 132 e segs.; Levasseur, M. É. — *La France économique Colbert et ses successeurs* (1661-1715), in Lavisse Rambaud, t. VI, págs. 228 e segs. Paris, 1895.

(39) Cf. Weulersse, Georges — *La Physiocratie à la fin du règne de Louis XV* (1770-1774), Paris, 1959.

Por isso a instituição da Companhia Geral do Comércio para o Brasil surgia aos olhos da realeza como elemento de grande eficácia para a reorganização do tráfico no Atlântico brasileiro. Era um magnífico elemento de defesa contra as pretensões da Holanda e da Espanha. A ação da Companhia foi, pois, uma poderosa arma da Coroa portuguesa empregada na Restauração e segurança do seu patrimônio americano.

Portugal, neste caso, outra coisa não fez do que pôr em execução uma arraigada prática mercantilista aconselhada pelas circunstâncias do delicado momento histórico que se seguiu ao 1.º de dezembro de 1640 (40). Durante mais de meio século — de 1580 a 1640 — Portugal, dominado pelos Felipes, sofreu as arremetidas do mercantilismo das grandes potências do século XVII que haviam inaugurado a luta pela partilha política e econômica das regiões ultramarinas. Impunha-se, portanto, reunir esforços para salvaguarda do quinhão remanescente, sobretudo no Brasil, onde Portugal se propunha assentar um império atlântico em substituição ao alquebrado império do Oriente. O estabelecimento da Companhia Geral do Comércio para o Brasil foi, assim, uma experiência, autêntica resposta de D. João IV à poderosa Companhia holandesa que havia investido contra o "paraíso" do açúcar — nordeste brasileiro.

Animado pelo sucesso obtido na Bahia e em Pernambuco, o governo português aplicou o mesmo remédio no Atlântico africano, igualmente ameaçado pela voracidade das grandes potências. Dêsse receio resultou a criação da Companhia de Cacheu e Rios da Guiné, em maio de 1676, no reinado de D. Afonso VI, destinada a fornecer mão-de-obra escrava para a economia agrícola do Brasil. Seguiu-se-lhe, ainda no século XVII, a Companhia de Cabo Verde

(40) Cf. Cartas de El-Rei D. João IV para diversas autoridades do Reino. Publicadas por P. M. Laranjo Coelho, Lisboa, 1940, Cartas dos Governadores da Província do Alentejo a El-Rei D. João IV (3 vols.) Publ. por P. M. Laranjo Coelho, Lisboa, 1940.

e Cacheu, instituída por alvará de D. Pedro II de 4 de janeiro de 1690 (41).

A exaltação das Companhias em Portugal manteve-se no século XVIII. Na montagem de emprêsas privilegiadas de comércio e navegação a Coroa viu o meio mais eficiente de amparo ao seu patrimônio ultramarino, permanentemente ameaçado pelo imperialismo político e econômico das grandes potências européias. Se não havia já o entusiasmo que animara a Holanda, a França e a Inglaterra no comêço do século XVII, em Portugal, todavia, ainda estava sobremaneira arraigada a confiança que se depositava nas Companhias. A prática, embora desusada e obsoleta, foi encarada pela realza como arma mais eficaz de defesa contra o capitalismo franco-inglês sequioso de mercados e de matérias primas tropicais (42).

Assim sendo não admira que D. João V criasse, em 1724 a Companhia do Corisco destinada a organizar o tráfico de escravos nos centros de resgates do Atlântico africano (43). O giganteco império ultramarino, dividido por três continentes, não podia ficar desamparado. Através da associação de capitais particulares, a realza cooperava na obra de conquista e humanização do seu patrimônio colonial ameaçado de cair em poder alheio.

A monarquia espanhola, igualmente senhora de um ambicionado império ultramarino, aplicou a mesma terapêutica. Em 1728 surgiu, assim, a Companhia de Caracas.

(41) Carvalho, Tito Augusto de — As companhias portuguesas de colonização, págs. 34 e segs. Lisboa, 1902.

(42) Cf. Ravnal, J. — L'Anticolonialisme au XVIII siècle. Col. Colonies et empires. Paris, 1951.

(43) Cf. Azevedo, Pedro de — A Companhia da ilha do Corisco, in A H. P., t. I, n. 12, págs. 422 e segs. Lisboa, 1903.

Anos depois, em 1747, foi instituída a Companhia das Índias Ocidentais (44).

O grande impulso da política colonial do mercantilismo português data, porém, da abertura da segunda metade do século XVIII com a administração pombalina. O estabelecimento de Companhias privilegiadas era, então, deveras concordante com a política do ministro de D. José I. Conhecedor do sucesso britânico, Pombal aplicou os ensinamentos aprendidos em Londres. Versado na intriga internacional, o déspota viu no sistema das Companhias o meio mais eficiente de livrar o reino e o império da ação soveadora do capitalismo estrangeiro, fielmente representado pelas sucursais inglesas estabelecidas em Lisboa (45). As Companhias prestavam-se, ademais, à planejada investida pombalina contra o poder político e econômico dos jesuitas. Representavam, portanto, instrumentos ao serviço do fim em vista. A intervenção da monarquia constitui parte essencial do processo fomentista do ultramar. Pombal apadrinhou as Companhias por vêr nelas os meios de fortalecer o seu despotismo. Entrelaçam-se, com efeito, os dois objetivos do Estado absolutista. O fomento ultramarino era, assim, um apêndice inseparável da política de Sebastião José de Carvalho e Mello, bem como um auxiliar necessário do seu programa de desenvolvimento econômico e defesa do patrimônio da Coroa.

A Companhia do Grão Pará e Maranhão, criada por alvará de D. José I de 7 de junho de 1755 (46), e a sua congênera de Pernambuco e Paraíba, instituída a 13 de agosto

(44) Cf. Hussey, H. Dennins — *The Caracas Company (1728-1784)*. A Study in the History of Spanish Monopolistic Trade. Cambridge, 1934. Basterra, Ramón — *Una empresa del siglo XVIII los navios de la ilustración de la Real Compañia Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de America*. Caracas, 1925. Padron, F. Morales — *Rebelion contra la Compañia de Caracas*. Sevilla, 1956.

(45) Veja-se o capítulo — *As condições portuguesas*.

(46) Cf. *Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*, Lisboa, 1755.

de 1759 (47), equiparam-se no seu poderio capitalístico e, bem assim, no seu prestígio, às grandes emprêsas coloniais da Holanda, da França e da Inglaterra. A roupagem e os objetivos eram, entretanto, diferentes, bem como as circunstâncias que os geraram. Daí a variante da política colonial do mercantilismo português no século XVIII, sobremaneira singular e significativa.

47) Cf. Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba 1759-1764, p. 115.

CAPÍTULO II

AS VARIANTES MERCANTILISTAS.

A FORMA PORTUGUESA

AS GRANDES potências mercantilistas do século XVII, inaugurando em solidas linhas a luta pela partilha política e económica do património ultramarino dos Habsburgos, sobremaneira enriquecido em 1580 com a junção do império criado pelos Avis, outra coisa não fizeram do que a revolta que a época febril lhes impunha. Os métodos utilizados na competição distinguem, porém, com as suas vestimentas, as diferentes cambiantes da política colonial do mercantilismo.

No século XVI, Portugal e Espanha, em face do descobrimento e conquista de mares e terras, reivindicaram para si o exclusivo do domínio e da jurisdição do Mar Occano. Até a reunião das duas Coroas — apesar dos incidentes suscitados pela ação dos corsários — os demais Estados europeus acataram, de certo modo, o privilegiado senhorio peninsular. Imaturidade náutica, inexperiência técnica e timidez económica, aliadas às contradições políticas, distanciaram a Holanda, a França e a Inglaterra das rotas atlânticas monopolizadas, então, pelas monarquias ibéricas. Com o desastroso empreendimento português de Alcácer Quibir, em 1578, tudo mudou. Por carta régia de 29 de maio de 1585 Filipe II decretou a apreensão dos navios holandeses e ingleses fundeados nos ancoradouros espanhóis e portu-

guêses. Fechavam-se, assim, os portos ibéricos ao trânsito mercantil daquelas nações (1).

A êsse ato anti-político, seguiram-se, incontinentemente, as represálias dos contrariados. A referida intolerância religiosa de Filipe II (2) precipitou amargamente o contra-ataque da Holanda e da Inglaterra. Ia perder-se para sempre a supremacia ibérica nos mares. As ambições mercantilistas encontraram na precipitada política externa do filho de Carlos V uma magnífica dissimulação dos seus intentos. Em setembro de 1598, com a morte de Filipe II, foi sepultado o poderio da realeza espanhola. O império português ia, igualmente, ser mutilado pelos inimigos dos Habsburgos. Quase ao mesmo tempo, diversos pontos do Ultramar foram atacados pelos ingleses, franceses e holandeses que, afinal, abriam profundos rombos na concretada barreira atlântica. A investida mais agressiva partiu da Holanda. O êxito do "mare liberum" de Grócio (3) repudiou a doação pontifícia dos descobrimentos e a soberania portuguesa sobre os territórios ultramarinos, sobretudo o domínio da rota do Cabo.

No comêço do século XVII, o mercantilismo holandês estava, com efeito, preparado para iniciar a partilha da ambicionada prêsa colonial. O espólio, rico e fácil, encontrava a sua justificação na própria sagacidade econômica mercantilista. Os Estados individualizavam-se mais na sua política e na sua economia. Os seus imperativos geográficos eram, cada vez mais acentuadamente, motivos de supremacia que reforçavam os seus recursos materiais. As suas classes dominantes sentiam, com a importância dos

(1) A medida ocasionou uma alta geral dos preços dos produtos ibéricos nos mercados flamengos, sobretudo do sal português artigo enormemente desejado para a pesca do arenque (Cf. Rau - Virginia - A exploração e o comércio do sal de Setúbal pag. 137 - Lisboa, 1951).

(2) Veja-se o cap. I — Mercantilismo e Companhias.

(3) Cf. Cactano, Marcelo — op. cit. pags. 23 e segs.; Ferreira, Waldemir — História do Direito — t. III pág. 54 e segs. Veja-se a réplica portuguesa — Serafim de Freitas et la liberté des mers au XVII Siècle, in Amzalak Moses Bensabat — Trois précurseurs portugais, pág. 39 a 94. Paris, s. d.

interesses que tinham de defender, a consciência de suas nacionalidades. Com o início da disputa do mundo tropical, tropical, o mercantilismo percorreu, em poucos anos, um longo caminho de sua evolução progressista.

Foi uma expansão capitalística na sua forma comercial, condicionada pelas relações políticas dos Estados e, bem assim, pelas exigências do giro mercantil internacional. Sob o ponto de vista holandês, a partilha política e econômica das regiões coloniais pelo mercantilismo foi enormemente impulsionada por objetivos materiais imediatos. Outrossim, pelos métodos de conquista que utilizou, apresenta um singular aspecto guerreiro. Essa variante do mercantilismo flamengo correspondia, porém, às mais imperiosas necessidades da época. Por isso foram tão revolucionárias as suas consequências. O "assalto" ao patrimônio colonial dos Habsburgos pelos almirantes-mercadores das Companhias holandesas apresenta-se, assim, como roubo legitimado, uma das fontes mais fecundas dos capitais de Amsterdã e Rotterda. O acontecimento mercantilista holandês foi, na verdade, o meio mais eficaz de um povo se libertar politicamente da servidão a Filipe II. As reivindicações exprimiam-se, portanto, na rapina e devastação do ultramar ibérico, onde a forma flamenga comercialista encontrou a sua maior força de expressão.

Diz-se-ia tratar-se de um mercantilismo "salteador", criado pelo Estado para o Estado e composto por uma miscelânea de soldados, marinheiros, mercadores, corsários e pratas aos quais o governo delegava soberania de conquista e de guerra, acometimento contra os Filipes e a Inquisição. Guiada por um ideal político de unificação, a Holanda sentiu uma exigência imperiosa de expansibilidade econômica, que se fazia em evidente prejuízo do patrimônio ultramarino de Portugal e Espanha. A expansão realizava-se, sobretudo, à custa da violência. O enriquecimento conseguia-se moimemente, pelo saque e tomada do esforço alheio. O mercantilismo holandês encontrava, pelo espólio do império colonial ibérico, uma ampla aptidão de desenvolver as suas

qualidades de iniciativa, num ambiente económico muito mais próprio do que o do fechado regime da cidade. As classes de mercadores e marinheiros flamengos, habituados à união dos esforços que tornava possível os grandes trabalhos de conjunto, constituíam, na verdade, a poderosa força incentivadora do mercantilismo que encontrava na pilhagem o melhor modo de acumulação social de riqueza.

É preciso não esquecer, contudo, que a luta pelo domínio e exploração das regiões coloniais seria uma aberração guerreira incompreensível, se não tivesse como objetivo principal a exploração económica dos povos vencidos. O mercantilismo holandês surgiu, assim, como um produto de circunstâncias do tempo em que a complexa armadura do Estado era, com efeito, a melhor arma de defesa dos interesses comerciais. O que se pretendia, acima de tudo, era a exploração organizada do mundo tropical. Explorar, e para isso organizar. Não organizar com o intuito de civilizar. Afigura-se-nos que foi sempre aquêle o principal objetivo do mercantilismo holandês. Os casos concretos dessa política de expansão encontram-se no organismo das suas Companhias (4).

A derrocada do império ibérico no começo do século XVII coincide com a acometida dos almirantes da Holanda ao "mare nostrum" dos Avis e dos Habsburgos. A expansão mercantilista flamenga não representou apenas uma nova orientação política de partilha do mundo colonial. Marcou também o crescimento do capitalismo comercial europeu, com imensas possibilidades mundiais de crescimento. O Atlântico, descoberta portuguesa, desempenhava, assim, o importante papel histórico, que as suas condições geográficas permitiam, de principal via marítima de comunicação com o Oriente.

A expansão do mercantilismo correspondia às necessidades da época. Por isso vingou. Ela representou, po-

(4) Veja-se o cap. I — Mercantilismo e Companhia

rém, uma renhida luta. A Europa alargara as suas fronteiras até ao Pacífico asiático e às margens vivificadoras do Índico e do Atlântico. O mercantilismo, dividido pelas rivalidades políticas e econômicas das grandes potências, resultantes da força crescente da própria expansão, apresentou no Mar Oceano, mais do que em qualquer outra região, as contradicções dos nascentes imperialismos em luta. Não admira, portanto, que a Holanda iniciasse a partilha política e económica dos novos mares e terras coloniais de maneira tempestuosa. O principal intento era a conquista de áreas geo-econômicas descobertas pelos marinheiros ibéricos e bem assim, a organização mercantil com os nativos. Destruir o poderio ibérico no ultramar era credo que figurava em relevo no mercantilismo comercialista holandês, mais pratico e utilitário do que colonizador. Tinha, pois, uma feição acentuadamente bélica, organizado para fins de conquista e de guerra, com direitos soberanos e amplíssimos meios ofensivos. Praticava a pirataria em grande escala, pavor e estremecimento das frotas e galeões dos Habsburgos.

Faltou-lhe, porém, uma base territorial e poderio militar. O processo de acumulação de riqueza exercitado pela politica colonial do mercantilismo holandês assentava em base postica. A conquista, a pilhagem e o saque não podiam ser um modo permanente de aquisição de abastança. No século XVII os mercados ultramarinos exerciam sobre as demais potências, especialmente no espírito das classes econômicas da França e da Inglaterra, uma atração que abalou profundamente o poderio ofensivo da Holanda.

A entrada do capitalismo franco-inglês na luta pela partilha política e econômica das regiões coloniais acouou a expansão flamenga. Cromwell e Luís XIV mostraram-se assaz indispostos contra a Holanda. A luta continental prolongou-se no ultramar, onde a França e a Inglaterra encontraram a força necessária ao crescimento orgânico do capitalismo moderno, de acordo com as exigências das suas classes econômicas avançadas e com as possibilidades de alargamento capitalístico.

O mercantilismo inglês, embora comercialista, não apresentava, todavia, a mesma feição do seu congênere flamengo. Possuía, no entanto, cataduras parecidas. Ninguém ignora que o governo inglês, sobretudo na primeira fase da expansão, animou a ação da pirataria que se exercitava em larga escala. Sabe-se, outrossim, que a Companhia das Índias Orientais, instituída em 1599, nos últimos tempos do reinado de Elizabeth (5), destinada a explorar o comércio do Oriente, recebeu o poder absoluto nas terras que conquistasse. Confundia-se, pois, nêstes dois aspectos, com o mercantilismo holandês. Era, ademais, à maneira da Holanda, comercialista. O tratado de Utrecht, em 1713, representou, de certa forma, a supremacia marítima da Inglaterra, enormemente beneficiada pela política continental de Luís XIV. A balança favorável do comércio exterior, entusiasticamente defendida pelos mercantilistas ingleses, sobretudo por Thomas Mun (1571-1641), cujas alegações em defesa da "East India Company" se transformaram na defesa do capitalismo comercial (6), representava um progresso do sistema. Mun insistia no comércio exterior, para cujo desenvolvimento a moeda era apenas um meio, o mais adequado para enriquecer o país (7). Não confundia moeda e capital. Os metais preciosos podiam sair, desde que as importações de ouro e prata superavam as exportações. A preocupação metalista aliada à política de defesa e engrandecimento do Estado assentava, sobremaneira, na obsessão comercialista (8). Note-se, além disso, que o mercantilismo inglês era menos medianeiro do que o seu congênere flamengo, dada a maior capacidade produtiva da Inglaterra. Os holandeses viviam sobretudo de uma política econômica de transporte, o que não acontecia com os britânicos que souberam, por convergência de razões, criar e manter uma

(5) Ibidem

(6) Cf. England's Treasure by Foreign Trade, págs. 24 e segs. cit. cit.

(7) Idem, pág. 70.

(8) Cf. Heckscher — Mercantilism, vol. I, págs. 270 e seg.

economia de fixação, grandemente reprodutiva de riqueza social, condição necessária à transformação dos capitais comerciais em capitais industriais. O valor das colônias dependia de serem ou não mercados exclusivos para os artigos da indústria metropolitana e de fornecerem em troca as matérias-primas que de outra forma teriam de ser adquiridas no estrangeiro. Assim preparava a Inglaterra o berço do nascente capitalismo industrial, que no século XIX havia de inaugurar uma nova fase da partilha política e económica do mundo. Outra variante do mercantilismo inglês consiste na criação de Companhias privilegiadas de maior iniciativa particular, porquanto na Holanda e na França o estabelecimento de semelhantes empresas ultramarinas tem mais marcado o sêlo do Estado.

Frente ao mercantilismo francês, colbertista, não há o que assemelhar. Na França, as Companhias foram criação do governo seduzido pelos benefícios colhidos pelas sociedades holandesas. Empreendimentos artárquicos, converteram-se em órgão do Estado soberano. É certo, porém, que a Companhia das Índias Orientais, instituída em 1664 (9), recebeu incumbência de guerra e conquista, envolvendo-se na teia de contradições com holandeses e britânicos. A atuação direta da monarquia absoluta como empresária no campo do comércio e da indústria era, contudo, bem mais acentuada. O Estado não era apenas subscritor. O seu dupismo ia ao ponto de designar acionistas. Formavam autênticos senhorios, ligados à Coroa por laços de suserania (10).

A feição industrialista foi, ademais, particularidade inconfundível do mercantilismo francês, meio empregado para o aumento dos estoques monetários. Os artigos industriais manufatura de luxo — eram encarados como engenho

(9) Ver-se o capítulo — Mercantilismo e Companhias.

(10) Cf. Weber H — *La Compagnie française...*, págs. 122 e seg. cit., e J. Benoit, I — op. cit. págs. 270 e seg.; Pauliat, Louis — op. cit. pag. 8.

eficaz. Daí as medidas de regulamentação destinadas a tornar o preço de venda cada vez mais favorável às exportações. O Estado reclamava, outrossim, destreza e crescimento demográfico, atitude concordante com o industrialismo e com a política continental de Luís XIV.

França, Holanda e Inglaterra não possuíam, então, minas de ouro. O problema que se colocou foi, portanto, o da montagem de um maquinismo sorvedouro de metais preciosos assenhoreados pelas monarquias ibéricas, pioneiras da expansão atlântica. O intento daquelas potências era, afinal, o mesmo: acumulação de riqueza aurífera. Os meios para se alcançar esse desiderato é que variaram no tempo e no espaço. Para Portugal e Espanha a questão era de manutenção e defesa das fontes do ouro novo. Para os demais Estados, sequiosos de metais, a superação do problema era, em contrapartida, de conquista direta das áreas das minas ou de sucção aurífera por vias mercantis ou industriais, cumieiras sobre as quais assentava a balança favorável do comércio externo. Nesse embate, terrível drama, ajustavam-se as cambiantes da política colonial do mercantilismo. Por isso a prática governamental manteve e reforçou o protecionismo e a intervenção do Estado na vida econômica até meados do século XVIII. Os métodos utilizados na partilha distinguem, porém, as variantes do sistema.

A consideração de que a posse dos metais preciosos constituía a riqueza mesma, e não a forma de obtê-la, foi uma obsessão da monarquia espanhola do século XVI. Os buíonistas no tempo dos Habsburgos não conseguiram desembaraçar-se do erro que os levava a identificar a riqueza com a posse das minas de ouro novo. Semelhante posição seria, quer-nos parecer, oriunda da propriedade das regiões auríferas, cuja abundância daria cobertura para quaisquer importações. Quase nenhum esforço convergia, portanto, para o tirocínio da formação dos excedentes. Na Espanha, a unidade nacional com os Reis Católicos marca o momento histórico propício para o florescimento de uma doutrina e uma

prática estatais destinadas a fazer frente aos grandes acontecimentos internacionais. As fracas forças da Coroa tiveram, todavia, que suportar tarefas e encargos superiores às suas energias. Os grandes problemas resultantes do derrame auífero americano, da centralização do poder real, da expulsão dos judeus e, bem assim, da ação do Santo Ofício excederam enormemente a capacidade da monarquia.

Por isso mesmo impediram a formação de um vigoroso sistema político-econômico que explica, em grande parte, a ausência de uma prestigiosa burguesia capitalista espanhola. O desejo de entesourar o ouro nôvo das Índias Ocidentais frustrou-se. A mingua da produção nacional tornava indispensável a importação de artigos que a Espanha era impotente para manufaturar (11). Daí a fuga de metais preciosos para cobrir o saldo negativo da balança comercial. Acresce, outrossim, que a política européia dos Austrias (12) e dos primeiros Bourbons (13) tolheu, sobremaneira, a pro-

- 11 Cf. Sobre o drama espanhol veja-se os estudos seguintes: Grande Ramon, Carlos V y sus banqueros. La Hacienda Real de Castilla. Madrid, 1949. Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía 1516-1556. Madrid, 1943. Agesta, Luis Sanchez. El pensamiento político del despotismo ilustrado. Madrid, 1953. Larraz, Jose. La época del mercantilismo en Castilla. Madrid, 1943. Moncada, Sancho de. Restauracion política de España. Madrid, 1619. Olivares, Juan de. Memorial para prohibir la entrada de los generos extranjeros. Madrid, 1621. Castañares, Juan. Sistema sobre prohibir la entrada de los generos extranjeros. Madrid, 1626. Carrion, J. I. Sureda. La Hacienda Castellana y los economistas del siglo XVII. Madrid, 1943. Hamilton, D. J. American Economic History, in loc. cit.; Spanish Mercantilism before 1700. Cambridge, 1937. Ha tradução esp. El Mercantilismo español antes de 1700 in El Horecimiento, pags. 185 e segs.; Mercantilismo, in Diccionario de Historia de España, t. II, pags. 489 e segs. Madrid, 1952.
- 12 Cf. Ibarrá, Eduardo. España bajo los Austrias. Col. Labor, Barcelona, 1935. Froude, J. A. — The Spanish history of the Armada. London, 1892. Moguel, A. Sanchez. Portugal y Felipe II. Madrid, 1904. Hauser, H. La preponderance espagnole (1559-1660). Paris, 1933. Retana, I. Fernandez y Fernandez de. España en tiempo de Felipe II (1556-1598), 2 vols. Col. Historia de España de R. Menéndez Pidal. Madrid, 1938. Weiss, Ch. L'Espagne depuis le Règne de Philippe II. Paris, 1935.
- 13 Cf. Lora, Pio Zabala y. España bajo los Borbones. Col. Labor, Barcelona, 1945. Orsi, M. P. L'Espagne et le Portugal de 1724 a 1788 in Lavisse-Rambaud, t. VII, pags. 982 e segs. Paris, 1896.

dução agrícola, mercantil e industrial. A convergência dessas razões e as investidas das grandes potências atiraram a Espanha para o "nível de base" conhecido, apesar da reação que no comêço do século XVIII encontrou alento em Gerônimo Uztáriz, conselheiro de Filipe V (14).

Senhor das fontes do ouro nôvo das Índias Ocidentais, o mercantilismo espanhol foi, sobretudo, defensivo, dissipador e inquisitorial. Encegueirados pelo deslumbramento do metalismo ou bulionismo, os Habsburgos cometeram o erro "criso-hedonista", confundindo riqueza e metal precioso num mundo economicamente imaturo. Foi de todos o mais obcecado pela cintilação bulionista (15). Tratava-se, todavia, da primeira experiência que se seguiu à expansão portuguesa mal aprendida pelos Áustrias. Demasiado sectários e intransigentes, os monarcas espanhóis não se preocuparam com a montagem de uma empresa multiplicadora de abastança social. A intolerância religiosa, a política continental e a salvaguarda da centralização monárquica atravancaram a medrança de uma economia de nítidas feições capitalísticas. Essa falta de "espírito de empresa" encontra-se, paralela, em Portugal. Por isso não admira que as firmas de Augsburg, Antuérpia e Nuremberg fôsssem credoras das monarquias ibéricas, senhoras do ouro nôvo afro-americano. Terrível paradoxo, em que o "político" e o "religioso" tolheram o "econômico".

Em Portugal, porém, o mercantilismo apresenta cam-biantes que o distinguem dos seus congêneres europeus. Foi mais que qualquer outro, colonizador e filantrópico. Na expansão ultramarina portuguesa encontra-se, desde os primeiros tempos, brandura e sensibilidade.

(14) Em 1724 Uztáriz publicou a "Teoria e Pratica de Comercio y de Marina", onde defende o colbertismo, já paranojado por Moncada. A obra de Uztáriz foi reavivada em 1740 com o trabalho de Bernardo de Ulloa — "Restablecimiento de las fabricas y comercio español" —, um dos últimos representantes espanhóis do mercantilismo (cf. Mercantilismo, in Dicionario de Hist. de España, t. II, págs. 490 e seg. Madrid, 1952).

(15) Cf. Gignoux, Claude-Joseph — L'Époque mercantiliste, in Lacour-Gayet, t. IV, págs. 155 e seg. SPID, s. d.

Difícil, senão impossível, identificar as empresas coloniais dos Avis e dos Braganças, com as dos Austrias e dos Bourbons. O mercantilismo português foi sobejamente singular para ser confundido. Não foi, todavia, melhor nem pior. Foi apenas diferente, apesar de certas similitudes ou parelhas.

O ultramar era patrimônio da Coroa. A arriscada e dispendiosa empresa era uma instituição do Estado, criada por ele e posta sob sua égide. Terras, mares e homens pertenciam à realza. O critério da monarquia era eminentemente patrimonial, confundindo-se, aqui, propriedade e soberania, função pública e gerência dos bens particulares do príncipe com as terras descobertas. O poder de legislar do rei no setor da economia, procedia da conceituação do patrimônio, que era inalienável, e da centralização do poder político que estava em suas mãos. A expansão atlântica correspondia, assim, ao alargamento da autoridade da Coroa.

Possuindo a propriedade das novas terras descobertas ou conquistadas, a realza pôde dispôr delas como melhor entendeu. Os Avis se houveram como únicos senhores dos mares, direito reconhecido e defendido pela Santa Sé (16). Do uso e desfrute desse direito, que como de propriedade se conceituou, a realza pôs em execução, consoante as circunstâncias, certas modalidades de indagação ultramarina.

Nos primeiros tempos da expansão oceânica, a Coroa não estava em condições para, ela mesma, explorar o monopólio do tráfico africano. Não podendo fazê-lo diretamente, dadas as aperturas financeiras e as contradições internas do reino, foi levada a experiências ditadas pela

(16) Nicolau V pela Bula de 8 de janeiro de 1454, concedeu a Afonso V e a todos os reis de Portugal, seus sucessores, perpetuamente, a conquista e apropriação das terras e mares da África, já conquistadas e que de futuro fossem descobertos ou conquistados, proibindo a todos os cristãos de navegar e comerciar nas ditas terras e mares, sem licença da Coroa portuguesa, sob pena de excomunhão (A.N.T.T. Co. Bulas Maço 7, n. 29. A.D.A.N.T.T., págs. 14 e segs.)

conjuntura. Ainda não lhe convinha, ademais, a exploração direta do monopólio. Bastava-lhe o direito de interdição. Por isso preferiu, antes de tudo, a iniciativa privada a serviço do trono, traduzida na necessidade de autorização do soberano e no pagamento de certa contribuição (17). O monarca, com o claro intento de incrementar a empresa atlântica, concedia, a quem queria fazer mercê, o privilégio de empreender viagens de comércio ou de reconhecimento geográfico. O tráfico, porém, não era livre. O direito de organizar expedições estava condicionado ao favor régio. Com semelhante interdição, a Coroa monopolizava todas as prerrogativas de estabelecer as modalidades de exploração que lhe parecessem mais convenientes (18).

O rei era, assim, o chefe e protetor da empresa. Mas o grande propulsor era o infante D. Henrique. Por isso o príncipe de Sagres foi o mais aquinhoado pelos favores da Coroa. A 26 de setembro de 1433, D. Duarte fêz-lhe mercê das ilhas da Madeira, Porto Santo e Deserta. A doação era vitalícia e com todos os direitos, rendas e jurisdição cível e crime, salvo em sentença de morte ou talhamento de membro, e com reserva, para a monarquia, de cunhagem da moeda (19). Por carta de 3 de fevereiro de 1446, o infante recebeu, outrossim, da realza, o monopólio da navegação para as Canárias. As viagens legais para as ilhas atlânticas necessitavam de licença do príncipe, que recebia o quinto das carregações (20). Mercê do regime das doações régias, D. Henrique ia enriquecendo o seu senhorio ultramarino, de acentuada feição comercialista.

(17) Com a expansão a Coroa conservou o quinto que, a rigor, era sobre presas de guerra. Pela Carta régia de 22 de outubro de 1443 sabe-se que a realza amealhava o quinto, de caráter militar: "e daqueles a que elle asy mandasse ou dese licença lhes desemos o direito do quinto do que de la trouxesem" (Idem, Chanc. de D. Afonso V, I, 24 fl. 61; Ibidem, págs. 8 e seg.).

(18) "que nenhum nom fosse aquelas terras sem seu mandado e licença asy para guerra como pera mercadorias e os que passarem percam o navio e todo o que de la trouxerem" (Idem, Chanc. de D. Afonso V, I, 24, fl. 61).

(19) Idem, Chanc. de D. Duarte, L. 1.º, fl. 18.

(20) Idem, Chanc. de Afonso V, L. 5.º, fl. 17 v.

Estabelecida a regência de D. Pedro, a 10 de janeiro de 1440, afastada a ameaça de uma guerra civil e da intervenção estrangeira, o infante organizou em sólidas linhas a expansão atlântica. A concepção da nobreza de um império territorial, aristocrático e guerreiro, cedeu lugar à de um poderoso e gigantesco império marítimo, burguês e mercantil. A retração senhorial e militarista, seguiu-se a arrojada colonizadora e comercial. E os favores régios ao infante D. Henrique se sucederam. Em 5 de abril de 1443, a Coroa concedeu aos moradores dos Açores a isenção já outorgada aos colonos das ilhas da Madeira, Pôrto Santo e Desertas, do pagamento, durante cinco anos, da dizima de todas as carregações levadas das ilhas para o reino (21). Com isso a realza animava o empreendimento colonizador. O privilégio era, afinal, um estímulo.

Um tal sistema de concessões chegou ao grau mais elevado com a cessação senhorial do monopólio do tráfico africano a D. Henrique, pela Carta régia de 22 de outubro de 1443, em virtude da qual ninguém poderia passar além do Bojador sem seu mandado ou licença, sob pena de perda dos navios e cargas. Outrossim, seriam isentos do pagamento ao Estado do quinto e dízima do que negociassem, tanto o príncipe como os que êle mandasse ou por sua licença lá fôssem (22). Com isso o infante chamou a si o contróle sobre as viagens à "Terra dos Negros", amealhando o quinto até então devido à Coroa. O papel do Estado passou assim, para um senhorio. As condições do tráfico, no entanto, permaneceram as mesmas. A cedência do exclusivo mercantil das rotas de Arguim e da Senegâmbia teria sido, quer-nos parecer, uma espécie de prêmio à moda da Reconquista. Ninguém melhor que D. Henrique estaria em condições materiais e espirituais para ser favorecido pelo monopólio do tráfico. Pensemos nas rendas da Ordem de

21) *Ibidem*, L. 27, fl. 107 v.

22) *Ibidem*, L. 24, fl. 61

Cristo (23). Junte-se a isso o prestígio de sua Casa, composta por uma multidão de servidores — cavaleiros, escudeiros, artifices, mercadores, agricultores e escravos — cujas forças políticas e econômicas a Coroa procuraria atrair para a sua causa, e compreenderemos melhor a política da realleza, financeiramente extenuada.

Nessa primeira fase da expansão ultramarina, D. Henrique autorizava a viagem de particulares mediante o pagamento do quinto. O príncipe não participava, porém, de nenhuma “companhia” (24). O que existia eram simples associações precárias de aventureiros mercadores para uma viagem. Obtida a licença do infante, os negociantes organizavam a expedição. Na torna-viagem repartiam entre si os ganhos, pagando a D. Henrique o quinto que lhe era devido. A duração seria limitada a uma viagem, porquanto não encontramos os mesmos armadores nas expedições seguintes. Ultimada a divisão dos lucros ou choradas as perdas, a “sociedade” seria liquidada. É o que se nos afigura plausível.

D. Henrique, entretanto, não lucrava apenas o quinto legal referido nos diplomas oficiais. Diogo Gomes, por exemplo, informa que o infante percebia o quarto, isto é, vinte e cinco por cento das carregações (25). Essa percentagem é confirmada por Cadamosto, que menciona dois tipos de contratos impostos pelo príncipe aos que requeriam licença para empreender viagens à Guiné. Apesar de D. Henrique ter direito apenas ao quinto, ele podia auferir não somente o quarto dos resultados da expedição, mas, ainda, consoante o caso, cinquenta por cento. Os armadores que faziam tôdas as despesas da viagem pagavam ao infante apenas o quinto legal. No caso, porém, de D. Henrique

(23) “que ele governava, de cujo tesouro podia despende”, escreveu o cronista Barros (Dec. I, L. v, cap. II, pág. 15).

(24) A Companhia pressupõe patrimônio próprio, delegação parcial de poder público, autonomia de direção e descentralização por serviços e área de atuação delimitada pelo Estado. Possui, outrossim, caráter de permanência.

(25) Cf. *As Relações...*, pág. 275.

armar o navio, cabendo ao "sócio" os demais gastos, dividiam-se os lucros ao meio (26).

A cessão graciosa ao infante só terminou em 1460, com a sua morte. Nesse regime de exploração do tráfico ultramarino encontrou a Coroa a forma convinável ditada pelas circunstâncias primeira etapa experimental.

Morto D. Henrique, houve uma breve retomada do momento de exploração mercantil do patrimônio colonial pela Coroa. Uma parte, porém, transitou para D. Fernando, irmão de Afonso V e sobrinho e afilhado de D. Henrique (27).

Dada todavia, a concepção imperial de Afonso V, de acentuado caráter senhorial, guerreiro e continental, a expansão atlântica foi, de certa forma, truncada. A Coroa voltou-se mais para Marrocos. As adversidades internas do reino e o aventurismo oneroso da realeza não permitiram ao Estado explorar, êle mesmo, o tráfico ultramarino. Tratou no entanto, de evitar o alargamento do hiato resolvendo o problema por meio de certas concessões.

Em 1457, D. Fernando já tinha sido presenteado pela Coroa com uma Carta de doação, dada em Sintra a 17 de novembro, das ilhas que daí em diante viesse a descobrir, das quais teria o senhorio (28). Compreende-se, pois, que o afilhado de D. Henrique diligenciasse descobrir terras por sua conta. Aquele diploma era um incentivo à ação propulsora do príncipe. As novas descobertas aumentariam a sua fortuna. D. Fernando, porém, ao contrário de seu tio e padrinho, não pôde subrogar o trato, percebendo o quinto

(26) "El dito signor armaria luy la caravella achí ne nolesse andar a tote sea spere solo che li metesse la merchadantia e che dapor al ritorno partisseno per milade tuto quello se trazesse" (Cf. Virgens de Luis de Cadamosto e de Pedro de Sintra, P. I, pag. 7 Lisboa 1948).

(27) Cf. Testamento do Infante, a 28 de outubro de 1460 in A. N. I. T. Carta de Afonso V I, 24 fl. 61. Acha-se publicado in J. M. da Silva Marques — Descobrimientos Portuguezes. Documentos para a sua historia, ns. 461 e seg., págs. 588-592, vol. I, Lisboa 1944 — e V. M. Godinho — Documentos sobre a expansão portuguesa, vol. I, págs. 157-166, Lisboa, s. d.

(28) A. N. I. T. — Chanc. de D. Afonso V, L. 1.º fl. 118 v; A. D. A. N. I. I. pag. 22; Marques — vol. I, Doc. n. 425, págs. 543 e seg.

no lugar do rei, ou as rendas totais quando tivesse o ônus das viagens. Acontece que o irmão de Afonso V apenas recebeu ilhas não terras continentais. De qualquer forma, as largas mercês e doações régias eram um estímulo às descobertas e à colonização, de há muito assente nas ilhas sobre a economia agrícola. Observe-se no entanto, que a Coroa somente delegou a administração, pois não abdicou, já mais, da soberania.

A cessão senhorial e graciosa, seguiu-se, em 1469, o arrendamento da exploração do monopólio do tráfico da Guiné ao burguês lisboeta Fernão Gomes (29). Essa modalidade não era nova. A Coroa já possuía experiências anteriores, representadas pelas alfândegas, saboarias e impostos (30). A cedência a Fernão Gomes seria, assim, um processo de extensão de uma prática régia medieval. Era ademais, um incentivo aos capitais particulares. O arrendamento fôra feito, todavia, com prudência. O empresário colonial era conhecido. Era, com efeito, credor do rei. Já em 1458, por ocasião do assalto a Alcácer-Ceguer, o rico lisboeta fizera certos adiantamentos a Afonso V. Mais tarde, em 1471 quando se deu a investida portuguesa contra Arzila e Tânger, Fernão Gomes abriu novamente os seus bolsos ao cruzadismo da monarquia. Emprestou, outrossim, à Coroa certas somas destinadas à manutenção de Ceuta (31). A cessão do monopólio seria, portanto, uma decorrência de sua privilegiada situação de credor do monarca.

A modalidade era, contudo, sobremaneira benéfica para o Estado, dadas as circunstâncias do tempo. Eram os capitais particulares investidos na dispendiosa e arriscada incumbência descobridora de uma longa e traiçoeira costa africana. Os riscos seriam, assim, corridos pelo arrendatário, não pela Coroa. Ademais, a concessão era limitada

(29) Cf. Barros — Déc. I, L. II, cap. II, pág. 72.

(30) Cf. Braimeamp Freire — Tombo da Comarca da Beira, in AHP t. X, pags. 209 e segs.; Lencastre F. de — Tratado das Alfândegas em Portugal, t. I, págs. 163 e segs., Lisboa, 1886.

(31) Cf. Barros — Déc. I, L. II, cap. II, pág. 72.

(32), o que evidencia a solicitude do soberano pelas coisas da Guiné. Além da renda certa e direta, a realza não abdicou do direito de arrecadar outros benefícios. Tal era, nesse sentido, a regulamentação estatal, que Afonso V, logo no ano subsequente, chamou a si, por Carta datada de Alenquer a 19 de outubro de 1470, o monopólio de algália, pedras tintas, unicórnio, malagueta e demais especimanias africanas (33). Assim conseguia o Estado, através de empenhamentos particulares, abrir a audaciosa e difícil trilha ao longo da enigmática "costa dos negros".

Em 1474, ultimado o contrato com Fernão Gomes, cessou o regime de exploração do tráfico africano por arrendamento. Nesse mesmo ano, por uma lei de Afonso V, de 31 de agosto, a Coroa retomou a administração do trato, cobrindo os respates sem sua licença nos mares e terras da zona e ilhas de Mar Oceano, sob pena de morte e perda de todos os bens dos transgressores (34).

Com a prática do monopólio régio, todos os senhorios ultramarinos retornaram à Coroa. Apesar disso, Afonso V continuou a conceder licença a favoritos para empreender viagens, bem como certas mercês destinadas a animar a expansão. Por carta de 10 de novembro de 1475, por exemplo, fez doação a Fernão Teles (35) de tôdas as ilhas que descobrisse a sua custa (36). Repetia-se, assim, a doação delegada a D. Fernando. As razões são sempre as mesmas: recompensa de serviços prestados ao Estado, visando descobrimentos de novas terras insulares no Atlântico ignoto, cuja colonização constituía magnífica seiva vivificadora do patrimonio do rei.

Assente o conhecido Tratado de Toledo com Castela, que punha fim a uma guerra inútil, Afonso V concedeu a

(32) *Ibid.* págs. 71 e segs.

(33) A.N.T.T. Chanc. de D. Afonso V, L. 21, fl. 56, A D.A.N.T.T.

(34) *Ibid.* 33. L. 1.ª de Leis, n. 178; A D.A.N.T.T. pág. 40.

(35) "ordenou moer da princesa minha muyto amada e prezada filha" (idem L. das Ilhas, fl. 5).

(36) *Ibidem*.

seu filho, o príncipe D. João, por Carta dada em Tôrres Novas a 4 de maio de 1481, o monopólio do tráfico da Guiné, proibindo toda e qualquer viagem à "Terra dos Negros" sem a anuência do príncipe herdeiro do trono (37). A benesse seria, quer-nos parecer, uma decorrência das diligências belico-administrativas de D. João, prêmio à moda da Reconquista. No mês seguinte (21 de junho de 1481), a Bula de Xisto IV, completando as de Nicolau V e Calixto III, confirmou a cessão régia do exclusivismo mercantil da Guiné (38). Observe-se, pois, a colaboração da Santa Sé no plano internacional para a manutenção do monopólio ultramarino.

Pouco depois (1.º de setembro de 1481) D. João II era aclamado rei de Portugal (39). O soberano definiu logo a nova política colonial: o monopólio régio, com a exploração direta do tráfico sem delegação a senhores ou a empresários coloniais. Como o governo dos domínios e a exploração mercantil achavam-se associados como atributos da realeza, o militar, o político, o administrativo e o econômico não se dissociaram mais. Daí a necessidade de se criarem organismos autárquicos de controle, de que as Casas de Lisboa e as feitorias híbridas do Ultramar constituem expressivos exemplos.

Organizadas as rotas atlânticas do ouro novo africano e das especiarias asiáticas, o empreendimento português, em sua incipiente forma de capitalismo monárquico, atingiu a sua sublimidade. O zênite encontra-se no reinado de D. Manuel, entre 1505 e 1521. Portugal inaugurou, então, uma nova fase na vida européia — a civilização capitalística moderna. As naus de torna-viagem da rota do Cabo levaram à Europa os capitais que até então ela fôra impotente para

(37) Idem, *Chanc. de D. Afonso V*, I, 26, fl. 102, A.D.A.N.T.T., pág. 46.

(38) Idem, *Col. de Bulas*, Maco 35, n.º 2. A Bula, escrita em latim, achase publicada in A.D.A.N.T.T., págs. 47-55.

(39) Veja-se *Auto da Aclamação in A.N.T.T.* Chanc. de D. João II, L. II, fl. 1, transcrito, na íntegra, in Oliveira, E. Freire de, *Documentos para a história do município de Lisboa* (a parte, t. I, pag. 346-353, Lisboa, 1932).

acumular. A finança e o comércio internacionais foram, assim, sobremaneira valorizados. Com a nova via marítima que levava às fontes do ouro nôvo africano e às regiões produtoras das especiarias asiáticas, empenharam-se continentes. Tudo funcionava num quadro mundial. O capitalismo regio português, de base atlântica, revelou, dessa maneira, o cenário da nova economia. Na amplidão oceânica desenvolveu-se, então, a luta mercantilista pela partilha política e econômica da magnífica "mina" ultramarina, descoberta portuguesa. O derrame de ouro africano deu lastro à moeda. As naus de Mina e do Cabo intensificaram, com as suas carregações, o circuito monetário que mais tarde se enriqueceu com a absorção dos metais americanos transportados pelos galeões dos Habsburgos.

Apoiado nos dourados resgates da Mina, o cometimento monárquico português, comercialista, missionário e colonizador, dirigiu a sua expansão econômica para ambas as costas do Índico, ilhas de Malásia e mercados do Pacífico asiático, onde a gigantesca empresa encontrou nôvo espaço para crescer. Tudo acontecia em termos nitidamente internacionais. Haja vista o cosmopolitismo das praças de Lisboa e Antuérpia, principais elos europeus da grossa corrente do tráfico atlântico. No empreendimento encontra-se a participação de multidões interessadas e uma hierarquização de funções, desde o monarca, o principal empresário colonial, até o produtor asiático ou o consumidor europeu. Todo um mundo heterogêneo achou-se empenhado na afortunada empresa régia ultramarina que sobrevivia porque todos se encontravam em condições de consumir e produzir em quantidades crescentes. Mercê dessa prática comercialista, Lisboa, capital e sede da monarquia, morada dos reis capitalistas, tornou-se um empório comercial, autêntico armazém distribuidor das carregações procedentes de três continentes, escala dramática e caminho entre as rotas da Mina e do Cabo, mais longas, dispendiosas e arriscadas, e a rota da Flandres, mais curta, econômica e segura. As Casas de Lisboa, interpostas entre os mercados produtores e consumido-

res, organizaram em Antuérpia, no escoadouro setentrional que levava aos empórios da Alemanha do Sul, a famosa sucursal incumbida da corretagem de fundos para a Coroa junto às firmas de Nuremberg e Augsburg, senhoras das minas de cobre e prata da Europa Central. Graças a isso, a empresa dos Avis internacionalizou-se.

Semelhante processo, não obstante o seu fausto, viveu pouco, mas viveu intensamente tôdas as emoções. O capitalismo monárquico não se manteve de pé porque lhe faltava coluna vertebral. O prodigioso império estendia-se por três continentes, uns separados dos outros e todos do reimo. O estatismo não foi capaz de criar uma empresa economicamente orgânica. Tudo ficou solto, disperso e inconsistente. Era, afinal um empreendimento tentado sem capitais. Faltou-lhe, na verdade, o ideal do individualismo econômico. A solução encontrada de só haver um capitalismo, o do rei, foi um entrave ao seu crescimento. A Coroa pensou encontrar no monopólio a solução do problema para resolver as crescentes exigências políticas, militares e mercantis do enorme império. Atados a seus intentos e contradições de ordem política, imensamente preocupados com a velha questão peninsular — teimosia ibérica — os reis portugueses criaram uma empresa monárquica, ocupando-se de missões comerciais. Centralizado o poder político, a Coroa temeu libertar a iniciativa privada. O monopólio foi a terapêutica para salvar o trono. As contradições desse sistema colonial português acham-se, realmente, nesses conflitos entre objetivos políticos e econômicos. A realeza, empolgada pela ambição do poder político, empenhou-se em fortalecê-lo para colocá-lo a serviço dos seus desígnios.

O capitalismo régio — segunda experiência — desenvolveu-se sob a base do monopólio do Estado. Tudo se fazia por conta e risco da Coroa. Os navios eram propriedade do monarca. Os riscos eram da realeza, visto serem dela as frotas e os carregamentos. Os capitais estrangeiros não corriam esse perigo. A monarquia fizera, afinal, da sua

empresa, apenas uma medianeira. Portugal era, com efeito, um simples país de trânsito.

A anemia capitalística nacional portuguesa justificou, de certo modo, o monopólio da Coroa. A fraqueza da população interna tornava a iniciativa privada impotente para garantir o cometimento ultramarino. Por isso o rei tornou-se empresário, mantendo sob a sua égide o patrimônio afro-asiático. Portugal, pioneiro da centralização monárquica e da expansão atlântica, era, no entanto, economicamente imaturo. Faltava-lhe clima de fecundação capitalista. Não admira, portanto, que a realza fôsse tragada por um sistema econômico que a ultrapassava. A monarquia defrontou-se sempre com uma crise de dinheiro de enormes proporções — constante econômica. Deficiente em sua organização, tanto pela burocracia a que estavam sujeitos os serviços bem como pela falta de aparelhamento para atender as urgentes necessidades da expansão, o estatismo provocou balburdia e atropelamento nos diferentes setores da produção e distribuição da riqueza. A incapacidade régia em matéria de finanças agia como fator de desorganização do mercado representando imenso ônus para o Tesouro, uma vez que o sustento da empresa se fazia à custa de vultosos recursos de financiamento, de concessões, de isenções e de outros favores que, de uma ou de outra forma, se refletiam nas receitas públicas.

Portugal não tinha o que exportar a não ser as carregações ultramarinas, em afluência diminuindo dadas as vicissitudes das rotas da Mina e do Cabo. O decrescente valor das mercadorias de torna-viagem acarretava retração do crédito no estrangeiro, necessário para a importação de tudo quanto era essencialíssimo para o custeio do empreendimento régio. Paradoxalmente as despesas aumentavam com o luxo da Corte. A estatística sobre o que a Coroa gastava com subvenções à família real, aos nobres e ao clero é de veras impressionante (40). Os algarismos confirmam o des-

40) Vide nossa tese — O Capitalismo . . , 1.º vol., págs. 375 e segs

perdício. Os monarcas atiravam para fora do reino os capitais que faltavam à empresa. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, o capitalismo monárquico tornou-se prisioneiro do ouro e da pimenta. Os encargos sociais, políticos e militares, sobretudo representados pelas armadas, fortalezas, patrulhas e organismos autárquicos de Lisboa e do Ultramar, eram enormes. Terrível contradição: o que as regiões coloniais rendiam por um lado, a Coroa perdia por outro, ao ser obrigado a aumentar as importações indispensáveis à manutenção das rotas do ouro e da pimenta. O saldo negativo nesse ponto era desmedido. O império mantinha-se à custa de uma dispendiosa mobilização militar e burocrática. As feitorias eram defendidas por uma linha de fortalezas que abria largos rombos no Tesouro. Para salvaguarda do patrimônio era preciso mobilizar onerosas frotas e forças terrestres no Atlântico, no Índico e no Pacífico. O Estado não dispunha de suficiente poderio náutico para policiar mares e terras nos seus pontos vulneráveis. Os naufrágios eram frequentes e desastrosos. A isso juntava-se a ação do mercantilismo "salteador" das grandes potências, sobretudo da pirataria internacional.

A empresa mercantil pouco produzia. Portugal era apenas um simples intermediário entre os centros ultramarinos e as praças europeias. O lucro estava no trânsito de mercadorias formadas e consumidas fora da metrópole. O que a realeza importava prova a debilidade da agricultura e quase inexistência da indústria em Portugal. Por isso as carregações de torna-viagem chegavam a Lisboa de passagem.

O conceituado império do Oriente começava a fender-se. A Índia e o Marrocos eram sorvedouros de gente e de dinheiro. Tão frequentes eram os naufrágios que inspiraram a História Trágico-Marítima compilada por Bernardo Gomes de Brito (41). A atuação dos almirantes do mercantilismo franco-anglo-holandês tornou-se cada vez mais atrevida. São

(41) Publicada sob a direção de Damião Peres — 6 vols. Porto, 1942-1943.

perdício. Os monarcas atiravam para fora do reino os capitais que faltavam à empresa. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, o capitalismo monárquico tornou-se prisioneiro do ouro e da pimenta. Os encargos sociais, políticos e militares, sobretudo representados pelas armadas, fortalezas, patrulhas e organismos autárquicos de Lisboa e do Ultramar, eram enormes. Terrível contradição: o que as regiões coloniais rendiam por um lado, a Coroa perdia por outro, ao ser obrigado a aumentar as importações indispensáveis à manutenção das rotas do ouro e da pimenta. O saldo negativo nesse ponto era desmedido. O império mantinha-se à custa de uma dispendiosa mobilização militar e burocrática. As feitorias eram defendidas por uma linha de fortalezas que abria largos rombos no Tesouro. Para salvaguarda do patrimônio era preciso mobilizar onerosas frotas e forças terrestres no Atlântico, no Índico e no Pacífico. O Estado não dispunha de suficiente poderio náutico para policiar mares e terras nos seus pontos vulneráveis. Os naufrágios eram frequentes e desastrosos. A isso juntava-se a ação do mercantilismo "salteador" das grandes potências, sobretudo da pirataria internacional.

A empresa mercantil pouco produzia. Portugal era apenas um simples intermediário entre os centros ultramarinos e as praças européias. O lucro estava no trânsito de mercadorias formadas e consumidas fora da metrópole. O que a realza importava prova a debilidade da agricultura e a quase inexistência da indústria em Portugal. Por isso as carregações de torna-viagem chegavam a Lisboa de passagem.

O conceituado império do Oriente começava a fender-se. A Índia e o Marrocos eram sorvedouros de gente e de dinheiro. Tão frequentes eram os naufrágios que inspiraram a História Trágico-Marítima compilada por Bernardo Gomes de Brito (41). A atuação dos almirantes do mercantilismo franco-anglo-holandês tornou-se cada vez mais atrevida. São

(41) Publicada sob a direção de Damião Peres. 6 vols. Porto, 1942-1943.

numerosos os exemplos da tomada de navios da Coroa abarrotados de artigos comerciáveis. Os franceses não eram os menos agressivos. Uma carta de D. João III a João da Silveira, embaixador de Portugal em Paris, datada de fevereiro de 1522 (42), alude à tomada de navios da realza por piratas franceses. Os "ladrões do mar" viviam à solta. A resposta do embaixador informava o seu soberano que a França havia enviado, naqueles dias, cinco naus ao norte do Brasil (43). Não admira, portanto, que D. João III, por carta, de 23 de abril de 1531, determinasse aos seus capitães que não se fizessem ao mar, a não ser quando bem armados, para revidar às possíveis agressões (44). E os assaltos se sucederam cada vez mais funestos (45).

Esgotado pelo esforço feito na conquista e exploração do Atlântico, o capitalismo monárquico português acordou, finalmente, para a realidade depois de um sonho que alimentara por uns anos. A falência da Casa de Kipdorp, em 1549, representa o término do cometimento régio, fim de um "processus" de exploração econômica do patrimônio afroasiático e começo de outro assente na montagem de uma empresa agrária e mercantil no Atlântico brasileiro.

A lição portuguesa estava aprendida e o gigantesco império aberto para novas experiências. Portugal, não obstante em recuo no Oriente, decepcionado de certa maneira com a singularidade do invento monárquico, preparou-se para defender o seu rico patrimônio ultramarino, uma das presas mais ambicionadas pelas grandes potências européias. A aplicação dos métodos tradicionais da colonização portuguesa era, afinal, o meio mais eficaz para salvaguarda do desejado Ultramar.

(42) A N T.T. — C.C., P. I, Maço 27, Doc. 103.

(43) Idem, Maço 38, Doc. 57.

(44) Carta . . . in Freire de Oliveira — Elementos . . . t. 1, págs. 540 e seg. cit. ed.

(45) Cf. Azevedo, Pedro A. de — Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552 in A H P, t. VI, págs. 163 e segs Lisboa, 1908.

numerosos os exemplos da tomada de navios da Coroa abarrelados de artigos comerciáveis. Os franceses não eram os menos agressivos. Uma carta de D. João III a João da Silveira, embaixador de Portugal em Paris, datada de fevereiro de 1522 (42), alude à tomada de navios da realza por piratas franceses. Os "ladrões do mar" viviam a solta. A resposta do embaixador informava o seu soberano que a Flanca havia enviado, naqueles dias, cinco naus ao norte do Brasil (43). Não admira, portanto, que D. João III, por carta, de 23 de abril de 1531, determinasse aos seus capitães que não se fizessem ao mar, a não ser quando bem armados, para revidar às possíveis agressões (44). E os assaltos se sucederem cada vez mais funestos (45).

Esgotado pelo esforço feito na conquista e exploração do Atlântico, o capitalismo monárquico português acordou, malmente, para a realidade depois de um sonho que alimentara por uns anos. A falência da Casa de Kipdorp, em 1549, representa o término do cometimento régio, fim de um "processus" de exploração econômica do patrimônio afroasiático e começo de outro assente na montagem de uma empresa agrária e mercantil no Atlântico brasileiro.

A lição portuguesa estava aprendida e o gigantesco império aberto para novas experiências. Portugal, não obstante em recuo no Oriente, decepcionado de certa maneira com a singularidade do invento monárquico, preparou-se para defender o seu rico patrimônio ultramarino, uma das peças mais ambicionadas pelas grandes potências européias. A aplicação dos métodos tradicionais da colonização portuguesa era, afinal, o meio mais eficaz para salvaguarda do desejado Ultramar.

(42) A.N.T.T. — C.C., P. I, Maio 27, Doc. 103.

(43) Idem, Maio 38, Doc. 57.

(44) Carta, in Freire de Oliveira — Elementos, t. I, pags. 540 e seg. cit. ed.

(45) Cf. Azevedo, Pedro A. de — Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552 in A.H.P., t. VI, págs. 163 e segs. Lisboa, 1908.

O império atlântico compensaria, de certo modo, a "amputação" do império do Oriente. O comercialismo português, mais móbil depois da falência da feitoria de Antuérpia em 1549, singular na sua forma e grandemente assimilador, fez de Portugal uma nação civilizadora de tipo *sui generis* na história da colonização. Jamais seguiu métodos de investida imperialista, agressiva e exterminadora. Antes se preocupou sempre em promover, dentro das suas possibilidades, a melhoria das condições das regiões coloniais concedendo aos indígenas a emancipadora "carta de alforria" de cidadãos. A europeização dos trópicos é deveras singular na política colonial do mercantilismo português, onde se encontram os três elementos humanos — o mercador, o militar e o missionário.

Em nenhuma outra potência encontra-se uma empresa senhorial como a dos infantes D. Henrique e D. Fernando. Seguiu-se a esta significativa experiência ultramarina outra etapa: a do capitalismo monárquico. Posteriormente, um terceiro sistema colonial: a instituição das Companhias. Apesar das cambiantes, acha-se, em tôdas as três experiências, o arraigado espírito colonizador, comercialista e de fervorosa apostolização. A atividade daqueles príncipes nas ilhas do Mar Oceano, sobretudo na Madeira e nos Açores, transformando-as em celeiros do reino (46), e a montagem, mais tarde, de uma poderosa economia assente em produtos tropicais (açúcar, tabaco, algodão, cacau, arroz, etc.) no Atlântico afro-brasileiro e no Índico africano, constituem expressivas mostras da capacidade colonizadora do empreendimento português, humanizando a terra e produzindo mer-

(46) Cf. Serrão, Joel. — Sobre o trigo das ilhas nos séculos XV e XVI in *Das Artes e da História da Madeira*, vol. 1º, n. 2, págs. 3 e segs. agosto, 1950. Em torno da economia madeirense, de 1580-1640. Idem, vol. 1º, n. 1, junho, 1950. Costa, F. Carneiro da. — Os Açores e o problema cerealífero português do século XV, in *Boletim da Comissão Reguladora dos Cereais do Arquivo dos Açores*, ano I, n. 1, págs. 13 e segs. janeiro, 1945. A cultura do pastel nos Açores. Idem, n. 4, 1945. Costa, M. G. da. — Os Açores, base atlântica no século XVI. in *Broteria*, junho, págs. 17 e segs. Lisboa, 1944.

cadorias grandemente comerciáveis destinadas a engrossar as suas rotas marítimas à distância. A indústria portuguesa não podia, contudo, competir com a estrangeira — constante econômica — e, conseqüentemente, não fornecia “ágios” indispensáveis à importação dos gêneros necessários. A própria lavoura mostrava-se desiludida. A colonização ultramarina, com elementos étnicos da metrópole e das colônias, agricultando a terra generosa animava, porém, o giro mercantil. As aptidões do português para a agricultura generalizada e para o comércio favoreceram, com tais predi- cados, a ação do mercantilismo colonizador, agrário, missionário e comercialista, que se lançou na tarefa ingente do aproveitamento do espaço tropical e, bem assim, da melhoria das condições materiais e morais das populações indígenas, catequizadas, inclusive, pelo casamento católico. A colonização fazia-se com gente portuguesa ou transformada em portuguesa. As obras de fomento de toda a espécie, a assistência religiosa, a instrução pública, a humanização da terra e sua integração no complexo da civilização européia constituem singularidades marcantes do cometimento ultramarino lusiada. Sua presença em terras e águas tropicais modificou a mentalidade dos nativos, ansiosos por se elevarem até o colono.

A expansão portuguesa, em qualquer das suas etapas experimentais, nunca deixou de ser colonizadora e comercialista. O colono português jamais segregou as populações negras ou eliminou os índios do Brasil a ponto de se formarem sociedades distintas. Ao contrário, cruzou-se com as mulheres da terra e elevou-as com as respectivas proles até ele. Com isso Portugal opôs-se à política desumana do segregacionismo.

Colonização, não conquista militar, de pirataria ou de roubo legitimado. O missionário e o mercador estiveram sempre presentes. O fervor religioso bastaria para distingui-lo dos seus congêneres europeus. O mercantilismo português foi principalmente colonizador e comercialista. A grande preocupação consistiu em defender terras e mares pela

cadornas grandemente comerciáveis destinadas a engrossar as suas rotas marítimas à distância. A indústria portuguesa não podia, contudo, competir com a estrangeira — constante econômica — e, conseqüentemente, não fornecia "ágios" indispensáveis à importação dos gêneros necessários. A própria lavoura mostrava-se desiludida. A colonização ultramarina, com elementos étnicos da metrópole e das colônias, agricultando a terra generosa animava, porém, o giro mercantil. As aptidões do português para a agricultura generalizada e para o comércio favoreceram, com tais predi- cados, a ação do mercantilismo colonizador, agrário, missionário e comercialista, que se lançou na tarefa ingente do aproveitamento do espaço tropical e, bem assim, da melhoria das condições materiais e morais das populações indígenas, catequizadas, inclusive, pelo casamento católico. A colonização fazia-se com gente portuguesa ou transformada em portuguesa. As obras de fomento de toda a espécie, a assistência religiosa, a instrução pública, a humanização da terra e sua integração no complexo da civilização européia constituem singularidades marcantes do cometimento ultramarino lusiada. Sua presença em terras e águas tropicais modificou a mentalidade dos nativos, ansiosos por se elevarem até o colono.

A expansão portuguesa, em qualquer das suas etapas experimentais, nunca deixou de ser colonizadora e comercialista. O colono português jamais segregou as populações negras ou eliminou os índios do Brasil a ponto de se formarem sociedades distintas. Ao contrário, cruzou-se com as mulheres da terra e elevou-as com as respectivas proles até ele. Com isso Portugal opôs-se à política desumana do segregacionismo.

Colonização, não conquista militar, de pirataria ou de roubo legitimado. O missionário e o mercador estiveram sempre presentes. O fervor religioso bastaria para distingui-lo dos seus congêneres europeus. O mercantilismo português foi principalmente colonizador e comercialista. A grande preocupação consistiu em defender terras e mares pela

empresa agrária, pela humanização do patrimônio e, bem assim, pelo tráfico organizado. A nefasta investida das grandes potências contrapôs-se a Coroa portuguesa, grandemente preocupada com a segurança, com o comércio e com o domínio político-militar de suas regiões coloniais.

Portugal não "assaltou" territórios pertencentes a qualquer outra nação européia. O que fez foi valorizar aqueles que de direito lhe pertenciam, em proveito da civilização cristã. A concepção de império servia, assim, à paz mundial. A salvaguarda da soberania no Ultramar era mantida mais pelo prestígio, poder de persuasão e sentimento, do que pelo domínio da força. Não se tratava, porém, de uma tranquilidade passiva e estagnada, mas operante e progressiva. A colonização assentava, sobretudo, no apostolado, na economia agrícola e no giro comercial. O mercantilismo português foi evangelizante, agrário e mercador. Os seus congêneres foram, contudo, mais práticos e utilitários. Faltou-lhes, todavia, um elemento humano mais atuante: o missionário. A forma portuguesa era imbuída de fervor cristão. Dilatar a Fé e o Império era servir a Deus e ao rei. Não admira, portanto, que o colono português, desde o começo da expansão atlântica, fôsse mais humanitário. Comerciar e povoar figuravam no primeiro plano das cogitações da realza. Trata-se, pois, de um sistema defensivo que ficou de atalaia no contra-ataque: resguardo de um patrimônio ameaçado pela partilha política e econômica das regiões coloniais. A Inglaterra e a Holanda cogitaram, sobretudo, do aspecto mercantil. Portugal, porém, apesar de ser igualmente comercialista, jamais se desinteressou do desígnio espiritual. De semelhante amálgama resultou uma colonização distinta, com o claro objetivo de defender a soberania da Coroa, harmonisar a terra e assegurar o tráfico.

O português adaptou-se às novas gentes, terras e mares. O soldado, o mercador, o lavrador, o marinheiro e o sacerdote — elementos humanos da colonização — mudaram a paisagem dos trópicos, humizando-a. Fortificações, feito-

rias e igrejas garantiram a conquista política, econômica e espiritual da terra.

No século XVII Portugal voltou a desempenhar importante papel no quadro das relações internacionais, que contribuiu sobremaneira para a Restauração de 1.º de dezembro de 1640. A intensidade do tráfico intercontinental foi um benefício para Portugal — encruzilhada da Europa — situado numa posição geográfica privilegiada entre três mundos econômicos — Mar do Norte, Mediterrâneo e Atlântico — para onde confluíam os produtos mercantilizáveis dessas áreas de alta pressão. O encontro de artigos tropicais com os portos do Norte da Europa fazia-se através de Portugal, admirável “charneira”.

Com a Restauração deu-se um balanço à vida pública. Os portugueses proclamaram, então, a necessidade de se completar o comércio ultramarino com a produção econômica metropolitana. Os escritos de Luís Mendes de Vasconcelos (47), Duarte Gomez Solis (48), Manuel Severim de Faria (49), Duarte Ribeiro de Macedo (50), José Acúrsio das

(47) Cf. Diálogos do Sítio de Lisboa, in António Sérgio, Antologia dos Economistas Portugueses, págs. 3 a 169. Lisboa, 1924. Moses Bensabat Amzalak informa que a primeira edição “Do Sítio de Lisboa” é de 1608, a segunda de 1786 e a terceira de 1803 (Cf. As doutrinas da população em Portugal nos séculos XVII e XVIII, pag. 35, Lisboa, 1947). Conhecemos apenas a quarta edição (1924).

(48) Cf. Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental. Comercios ultramarinos, que de nuevo se instituyo en el Reyno de Portugal. Edição organizada e prefaciada por M. B. Amzalak. Lisboa, 1955. Amzalak, M. B. — O Economista Duarte Gomez Solis. Lisboa, 1922.

(49) Cf. Noticias de Portugal, offerecidas a El-Rei Nosso Senhor D. João IV. Lisboa, 1791. Amzalak, M. B. — Os Estudos Econômicos de Manuel Severim de Faria. Lisboa, 1922. Dos Remédios para a Falta de Gente (1655) in A. Sérgio, Antologia dos Economistas, págs. 171 a 240, cit. ed.

(50) Cf. Obras Inéditas de Duarte Ribeiro de Macedo dedicadas ao muito alto e poderoso Senhor Dom João IV. Lisboa, 1817. Fonseca, A. Isidoro — Obras do Doutor Duarte Ribeiro de Macedo. Lisboa, 1743; Amzalak, M. B. — O diplomata Duarte Ribeiro de Macedo e os seus discursos sobre Economia Política. Lisboa, 1922. Sobre a introdução das Artes no Reino, in A. Sérgio, Antologia dos Economistas, págs. 241 e 325.

Neves (51), Alexandre de Gusmão (52), D. Luís da Cunha (53), José Vaz de Carvalho (54) e Manuel de Almeida e Carvalho (55) constituem, sumariamente, um corpo de doutrina de política econômica mercantilista.

Moses Bensabat Amzalak aponta Luís Mendes de Vasconcelos como o primeiro escritor português do mercantilismo (56). O "Sítio de Lisboa" é sua principal obra. Acha-se escrita em forma de diálogos, onde aparecem três interlocutores — um político, um soldado e um filósofo. Graças ao excepcional sítio geográfico de Lisboa, a capital do reino podia ser "cabeça de um grande Império e fazer grandíssimas conquistas" (57). Luís Mendes de Vasconcelos escreveu em 1608. Estaria, seguramente, como já o notou António Sérgio (58), pretendendo convencer Filipe II a transferir de Madrid para Lisboa a capital do gigantesco império

-
- (51) Cf. José Acúrsio das Neves, com um estudo biográfico de J. Calvet de Magalhães Lisboa, 1946. Amzalak M. B. — O economista José Accursio das Neves I, Bibliografia, Lisboa, 1920. O economista José Accursio das Neves II, Doutrinas Econômicas, Lisboa, 1921.
- (52) Cf. Amzalak, M. B. — O "cálculo sobre a perda de dinheiro do reino" de Alexandre de Gusmão, Lisboa, 1922.
- (53) Cf. Testamento Político em Carta escripta pelo grande D. Luiz da Cunha ao Senhor Rei D. João I. Antes do seu governo, o qual foi de Conselho dos Senhores D. Pedro II e D. João V e seu embaixador às cortes de Vienna, Haya e de Paris onde morreu em 1749. Lisboa 1820. Testamento Político de D. Luiz da Cunha Lisboa, 1943. Amzalak, M. B. — D. Luís da Cunha, como economista Lisboa, 1922, Rau, Virginia. Cartas de D. Luís da Cunha para o 1.º Duque Cadaval (1715-1725), Lisboa, 1947.
- (54) Cf. Parecer que o Desembargador José Vaz de Carvalho deu em 1749 ao Sr. D. João V quando premeditou fazer a pragmática, que saiu em 21 de Maio do dito ano, cujo parecer foi extraído de uma cópia que se achou no gabinete de Pedro da Motta e Silva, in Dias, L. F. de Carvalho. Luxo e Pragmáticas no pensamento econômico do século XVIII, Doc. n. 1, págs. 39 e 48. Coimbra, 1958, Amzalak, M. B. — Nota sobre um escrito econômico do desembargador José Vaz de Carvalho, Lisboa, 1922.
- (55) Cf. Parecer que o Desembargador do Paço Manuel de Almeida e Carvalho deu ao Senhor D. João V em 1749, in Dias, L. F. de Carvalho — Luxo e Pragmáticas..., Doc. II, págs. 49 a 53.
- (56) As doutrinas da população..., pág. 15.
- (57) Do Sítio de Lisboa, pág. 16, in loc. cit.
- (58) Antologia dos economistas..., pág. XIX.

senhoreado pelos Habsburgos (59). Defende dois princípios característicos do mercantilismo : o crisoeônico e o populacionista, "sendo estas duas cousas (homens e dinheiro) aquelas sem as quais os Estados se podem mal sustentar" (60). Os descobrimentos fizeram-se para o comércio e colonização : permitiram o aperfeiçoamento da agricultura e o desenvolvimento, por ela e pela indústria, da economia do reino, nacionalizando, por êsse meio, o tráfico ultramarino. As ilhas e o Brasil eram valiosos contribuintes da economia metropolitana, desde que as suas terras fôsem humanizadas e agricultadas, bases sôbre as quais assentava a estabilidade do comércio colonial e de sua emancipação. Criar um império atlântico, agrário e mercantil, seria, quer nos parecer, um dos objetivos da doutrinação de Mendes de Vasconcelos (61).

Duarte Gomes Solis, experiente comerciante, refere-se também ao drama português do despovoamento. O império do Oriente vinha sendo um sorvedouro de homens e de dinheiro. Propunha o estabelecimento de fábricas no reino destinadas a dar trabalho a viúvas e órfãos. A despopulação era um mal. Neste ponto mostrou-se inteiramente concordante com Mendes de Vasconcelos. Ambos eram populacionistas. Não admira, sobretudo no momento em que as grandes potências mostravam-se resolvidas a chamar a si as melhores terras e mercados do ultramar português. Preocupava-o a decadência marítima e comercial de Portugal.

(59) "do qual Espanha é a cabeça; e nela está Lisboa no lugar dos olhos, mostrando que ela deve ser guia e luz das mais partes da Europa esta nobilissima cidade está na foz do Tejo e metendo ele as suas aguas no oceano é a sua foz como porto a toda Espanha e a toda Europa" (Do Sítio..., pág. 19).

(60) Idem, pág. 35

(61) "As Ilhas povoaram-se... e delas nos provemos de trigo... acrescentando-nos terras fertilissimas e lavradores que as cultivam, dão nos pastel, tinta muito boa para tingir panos, açúcar... O Brasil povoou-se... e é de tanto proveito como todos vemos e se verá muito mais... é terra fertilissima de açúcar... e fóra muito de pão se se cultivara... E assim destas terras recebemos o beneficio que a conquista da Índia nos nega" (Idem, págs. 87 e seg.).

A perda das naus, a fuga dos metais preciosos, o abatimento político, o empobrecimento mercantil, a ruína da agricultura e da indústria eram problemas a resolver. Duarte Gomez Solis, como já o notou Moses Bensabat Amzalak (62), estranhava que o tráfico português fôsse mais respeitado pelos espanhóis quando os dois reinos estavam separados do que quando estavam unidos. A inimizade de portugueses e espanhóis no Oriente favorecia, porém, os holandeses. Defendia a idéia da manutenção de uma poderosa marinha mercante comboiada por navios de guerra. Fortalezas, apenas as indispensáveis para segurança das frotas. Como bom comerciante, achava que o meio mais eficaz de se obter a acumulação de riqueza era o giro mercantil. Quem dominasse o mar dominaria a terra. Propunha que se construíssem boas naus e que se instituíssem Companhias privilegiadas (63). Aconselhava, outrossim, a Portugal que se fizesse medianeiro entre a China e a Pérsia. Que se abrissem escolas de comércio e de marinha. A maneira de Luís Mendes de Vasconcelos, admoestava que a Côrte dos Habsburgos se mudasse para Lisboa, de onde se podia dirigir melhor o tráfico e velar pelas frotas da Ásia e da América. A sangria da prata americana era uma das fortes razões da insegurança do reino e do império. A Espanha era, assim, apenas a "casa da moeda" da Europa. Aconselhava aos portugueses que trocassem as especiarias da Índia pela seda da Pérsia, matéria prima necessária à indústria do reino. Achava que uma política fomentista destinada ao plantio de amoreiras era deveras fecunda. Pensando, naturalmente, nos montantes gastos com a importação do trigo da França, de Castela, de Flandres e da Alemanha, estranhava que não se aproveitassem as terras no cultivo cerealífero. Para se tirar das rotas ultramarinas todo o proveito, Duarte Gomez Solis valorizava os comerciantes, ao mesmo tempo

(62) O economista Duarte Gomez Solis, pág. 9.

(63) "la Compañia sera el total remedio y restauracion de la navegacion y comercio..." (Alegacion..., pág. 19).

que dava enorme importância às artes mecânicas e às trocas. A Fazenda Real seria melhor governada por negociantes. O próprio rei devia ser mercador. O aumento do imposto de exportação sobre a lã animaria a manufatura dos panos, meio de evitar a saída de metal precioso, especialmente numa conjuntura em que as perspectivas do trânsito ultramarino descortinavam risonhas esperanças (64).

Em 1655, quase meio século depois da publicação dos "Diálogos do Sítio de Lisboa" de Luís Mendes de Vasconcelos (1608), apareceram as "Notícias de Portugal" de Manuel Severim de Faria, "offerecidas a El-Rei Nosso Senhor D. João IV". É a sua maior obra. A parte econômica consiste nos dois discursos: o primeiro e o sétimo. O primeiro trata "Dos meios com que Portugal pode crescer em grande número de gente, para augmento da milícia, agricultura e navegação". Como Mendes de Vasconcelos e Gomez Solis, Severim de Faria era defensor do populacionismo, um dos princípios da política econômica mercantilista. Via no aumento da população a base de riqueza do Estado (65). O mercantilismo colonizador, comercialista e defensivo encontrou em Severim de Faria um dos seus fomentadores. Os meios mais eficazes para cada um viver e contribuir para o enriquecimento do reino reduzem-se "a quatro que são: a agricultura, para a sustentação necessária; as artes mecânicas, para a vida política; a mercância, para levar os frutos próprios às províncias alheias e trazer das alheias os que nos faltam; e a milícia, para defesa da Pátria. Pela qual ra-

(64) Cf. Amzalak, M. B. — O economista Duarte Gomez Solis, págs. 11 e segs.

(65) "A multidão de gente cultiva o terreno de maneira que não somente basta para os naturais mas pode prover os estranhos. Da muita gente se colhe a riqueza do Príncipe pelos direitos que se pagam dos frutos da terra, obras de mãos e mercancias" (Dos Remédios para a Falta de Gente" cap. I "De como importa ao Rei e ao Reino haver muita gente nele" in A. Sergio, Antologia..., págs. 173 e seq. "Dos meios com que Portugal pode crescer em grande numero de gente para augmento da milicia, agricultura e navegação", in Amzalak, M. B. — Os Estudos Económicos de Manuel Severim de Faria, pag. 5 (Lisboa, 1922).

ção fica claro que onde houver muita gente haverá muita agricultura, muitas artes, muita mercância e muitos soldados, que são as quatro cousas em que se funda e consiste a grandeza, o poder e a felicidade de um Reino" (66).

Em semelhante teorização assentava o pensamento demográfico de Severim de Faria. Agricultura, comércio, indústria e defesa do patrimônio da Coroa reclamavam, assim, um vigoroso crescimento da população. A empresa ultramarina e as guerras com Castela minguraram o reino de gente. Daí a obsessão populacionista dos mercantilistas portugueses. A propagação da fé, o giro comercial, a conquista agrária, a humanização da terra e, bem assim, a defesa do império, reclamavam multidão de habitantes. Não admira, portanto, que o aumento da população fôsse o problema central. Aconselhava a colonização do Alentejo, última provincia conquistada. A questão agrária mereceu-lhe especial carinho, chegando a sugerir o estabelecimento de granjas modelos. O desenvolvimento da indústria, com a proibição da saída das matérias primas necessárias às artes mecânicas, constituiu outra de suas preocupações. Criar fábricas, mandando vir do estrangeiro mão-de-obra qualificada, era expediente que devia figurar na política fomentista do Estado (67). A agricultura colonial, representada, sobretudo, pelo cultivo das terras aráveis das ilhas atlânticas e do Brasil, não faria concorrência à metropolitana. Antes pelo contrário, os artigos tropicais constituíam magníficos carregamentos comerciáveis, sobre os quais assentava o giro mercantil. A economia agrícola do Ultramar era, pois, um valioso complemento da riqueza do reino. Do amanho da terra e do trabalho industrial dependia o comércio (68).

(66) Ibidem.

(67) Ibidem.

(68) "Da copia da agricultura e das mecânicas nasce a mercancia, porque não sendo os frutos da terra e materiais, comuns a todas as provincias, procuram os mercadores levar os frutos e obras que nas pátrias tem de sobejo a outras partes onde as tais cousas faltam, e trazem delas as que se não dão nas suas terras" ("De como importa ao Rei e ao Reino haver muita gente nele", pag. 180, in loc. cit.).

O programa de fomento de Severim de Faria foi desenvolvido por Duarte Ribeiro de Macedo (1618-1680), que deu especial atenção ao crescimento da indústria no seu famoso "Discurso sôbre a introdução das Artes em Portugal", escrito em 1675, com o claro intento de evitar a fuga do ouro para compra de produtos manufaturados no estrangeiro. A finalidade era, portanto, criar saldo positivo na balança de pagamentos. A maneira dos demais mercantilistas portugueses, preocupou-se com o problema demográfico. As artes mecânicas seriam o melhor meio de aumentar a população. Tudo falta aos Estados quando há escassez de gente. A delicada questão da balança comercial seria resolvida com o incremento da procriação e da capacidade produtiva na metropole e no Ultramar. O único meio capaz de impedir que o dinheiro saísse do reino consistia na valorização do trabalho industrial e agrícola. Portugal importava trigo, azeites, bacias, meias de seda, papel e panos. O que Duarte Ribeiro de Macedo aconselhava era que se produzissem no país esses artigos, maneira de evitar a saída de metais preciosos que constituíam, na verdade, a melhor forma de pagamento das importações. Não era contra o luxo, desde que os artigos ostentosos fôsem nacionais (69). O expediente para o fomento industrial consistia, no entender de Duarte Ribeiro de Macedo, em proibir a exportação de matérias primas que podiam ser trabalhadas no reino. Devia-se, outrossim, animar as artes mecânicas com a isenção de certos direitos e instituição de prêmios destinados aos melhores artigos fabricados. A importação de mão-de-obra especializada devia se acalentada com grossos salários, meio de atrair os melhores artifices do estrangeiro. Condenava a ociosidade. Todos deviam produzir, contribuindo para a acumulação social de riqueza e fortalecimento do Estado. A agricultura a indústria e o comércio eram remédios indica-

69) Cf. "Discurso sôbre a introdução das artes em Portugal", pags. 10 e seg. in Amzalak M. B. "O diplomata Duarte Ribeiro de Macedo e os seus discursos sobre Economia Política" Lisboa, 1922, "Sobre a introdução das artes", pags. 244 e segs., in A. Sergio, Antologia

dos por Macedo para se acabar com a indolência e vadiagem (70). As colônias, o reino e as armadas necessitavam de gente laboriosa, capaz de mourejar em qualquer parte do gigantesco império que vivia permanentemente ameaçado pela avidez das grandes potências. Se o Brasil produzisse cravo, pimenta, canela e “todas as mais plantas que a Arte cultiva no Oriente, seria riqueza mais útil e menos custosa que a das Minas do Potosi e Sofala... e será unicamente nosso Commercio delles” (71). Duarte Ribeiro de Macedo aconselhava a transplantação das especiarias asiáticas para o Brasil com o claro intento de enriquecer Portugal e concorrer, assim, para a ruína dos holandeses no Oriente, que se haviam assenhoreado das áreas produtoras das especiarias malaio-indianas. Perdida a supremacia da rota do Cabo, que fizera a fortuna do capitalismo monárquico, o meio mais eficaz de abrir uma luta econômica com a Holanda seria o cultivo das especiarias no Brasil e a organização portuguesa de uma nova rota atlântica (72).

O desenvolvimento industrial de Portugal vinha sendo preconizado a par do agrícola e do mercantil. No fim do século XVIII e ainda no começo da centúria seguinte, Jose Acúrsio das Neves reagia contra os fisiocratas (73), ao contrário dos solidários para se conseguir o bem-estar econômico nacional a indústria, a agricultura e o comércio. Entendia que a riqueza não era a acumulação de numerário, mas o crescimento harmônico de todas as atividades produtivas.

(70) Idem respectivamente pags. 289 e segs. e 23 e segs.

(71) Idem, in Amzalak, pág. 31.

(72) “Se o Brazil produz todas estas drogas, a ruina dos Hollandezes he infallivel, porque se o Commercio dellis os tem na India poderosos e ricos e em Europa este Reino tornara a opulencia em que o tinha o Commercio do Oriente, quando se as nossas Naos passavão o Cabo da Boa Esperança. Sua Magestade terá Armas com que se fazer temer e respeitado, e, em fim, só esta cultura fará gloriosa a posteridade de Sua Magestade...” (Idem, págs. 35 e segs.).

(73) O fisiocratismo fez-se sentir em Portugal nas “Memórias Econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa”. Constam de cinco tomos publicados em 1789, 1790, 1791, 1812 e 1815 (Cf. Amzalak, M. B. — O Fisiocratismo. As Memórias Econômicas da Academia e os seus colaboradores, pag. 5. Lisboa, 1922).

especialmente das manufaturas, sobre as quais assenta o aumento da população e da própria agricultura (74). Não obstante a sua reação contra o fisiocratismo, não foi um mercantilista completo. Influenciado pelas doutrinas cosmopolitas da escola individualista não aceitou o despotismo, preferindo um governo moderado tendente a proteger as novas indústrias e a fomentar o comércio ultramarino (75). Como já o notou José Calvet de Magalhães, o seu pensamento econômico era fundamentalmente prático e nacional (76).

Norteados pelos princípios econômicos do mercantilismo, Alexandre de Gusmão (77) ofereceu a D. João V, em 1748, o "Cálculo sobre a perda de dinheiro do reino", onde defende o dinheiro, "sangue das monarquias e extrahido do corpo dellas enfraquecem da mesma sorte, que acontece ao corpo humano quando se lhe tira o sangue" (78). Mostra-se, neste ponto, inteiramente concordante com Luís Mendes de Vasconcelos. Homens e dinheiro sustentam os Estados. Preocupava-o, sobremaneira, a saída da moeda do reino para o estrangeiro. A balança dos gêneros e manufaturas que Portugal não tinha, mas que necessitava, era paga com a fuga de numerário. O remédio consistia em desenvolver a agricultura e fomentar a indústria e o comércio, dentro e fora do país, sem o qual não podia haver estado rico e poderoso (79). Diminuir o luxo, favorecer o cultivo da terra,

(74). "Um paiz meramente agricultor sempre será pobre, e mesmo a agricultura nunca chegará a ser florescente, sem o socorro das artes e manufaturas. Pelo contrario o paiz onde se estabeleceram fabricas, pode estar certo de ver augmentar a sua população e agricultura".

(75). "Debaxo do Governo despotico não ha patria, não há cidadãos, nem mesmo vassallos" (Jose Acúrcio das Neves, pág. 61, ed. J. Calvet de Magalhães, Lisboa, 1946).

(76). Idem, pág. 47.

(77). Nasceu em Santos em 1695 e faleceu em Lisboa em dezembro de 1753 (Cf. Anzalas, M. B. — O "cálculo sobre a perda de dinheiro do reino" de Alexandre de Gusmão, pág. 9, Lisboa, 1922).

(78). Idem, pág. 5.

(79). "Os povos, Senhores, para viverem em todas as terras do reino, necessitam fornecer uns aos outros de generos e manufaturas, que todas são mister, para sustento e trato da vida, o que tudo executam pelo meio sabido do commercio". (Ibidem).

as artes mecânicas e o trânsito mercantil eram meios aconselhados para se evitar a fuga da moeda do reino (80).

Outro escritor imbuído das doutrinas mercantilistas foi D. Luís da Cunha, o maneiroso diplomata que nasceu em Lisboa a 25 de janeiro de 1662 e faleceu em Paris a 9 de outubro de 1749 (81). No "Testamento Político", carta escrita a D. José I, antes do seu reinado, recomendou ao futuro monarca para ministro Sebastião José de Carvalho e Mello. As idéias de D. Luís da Cunha serviram de modelo às reformas pombalinas. D. Luís recomendava certas diretrizes de governo a D. José que foram mais tarde executadas pelo todo-poderoso marquês de Pombal. Preocupado com o abandono da terra e escassez da população, lembrava ao príncipe que "a terça parte de Portugal está possuída pela Igreja que não contribui para a despesa e segurança do Estado quero dizer, pelos Cabidos, pelas Collegiadas, pelos Priorados, pelas Abbadias, pelas Capellas, pelos Conventos de Frades e Freiras, e em fim achará que o seu Reino não he povoado, como pudera ser, para prover de gente as suas largas e ricas conquistas" (82). Aí encontramos anunciada a futura administração de Carvalho e Mello. Concorde com os princípios do mercantilismo colonizador português, afirmava o judicioso diplomata que "a salvação do Povo consiste na cultura das terras". Depois da apologia da agricultura fez a da demografia, princípio populacionista já defendido pelos seus predecessores. Achava, outrossim, que devia ser proibida a entrada de artigos de luxo. Não era, porém, contra o luxo, desde que a produção fôsse nacional. O próprio rei devia dar o exemplo, vestindo-se com

(80) "o dinheiro é o sangue das monarquias e a extracção dele uma causa de pobreza e ruína" (Idem, pág. 8)

(81) Cf. Amzalak M. B. — D. Luís da Cunha como economista, págs. 5 e seg. Lisboa, 1922. Laranjo, Frederico — Economistas Portuguezes in Instituto, vol. XXXI, 2a Série, n. 2, págs. 70 e seg., agosto, 1883. Sousa, Marnoco e — Economia Nacional, pág. 57. Coimbra, 1909.

(82) Testamento Político de D. Luiz da Cunha, págs. 39 e seg. ed. "Seara Nova". Lisboa, 1943.

manufaturas do reino (83). As melhores minas eram os braços "que trabalham e augmentam a producção das terras". Atacou a Inquisição e os conventos, instituições que, no seu entender, enfraqueciam o Estado (84). Em D. Luís da Cunha, certamente, Pombal encontrou um animador para a sua política anti-clerical. Sôbre a alienação dos bens dos religiosos e das congregações "conviria promulgar uma lei, para que daqui por diante nem os frades, nem os seus conventos, podessem herdar bens de raiz, antes fossem alienáveis os já adquiridos, sem embargo do que conforme a common opinião, externamente prejudicial ao Estado, seja de que são inalienáveis os bens, que por qualquer titulo entrão na Igreja, de que se segue que pelo decurso do tempo, virá a possuir não só a terça parte do Reino, mas a metade, porque os confessores abrem as portas do ceu aos que na hora da morte deixão ou às suas ordens, ou às suas igrejas, o que tem privado assim os seus sucessores a que naturalmente deverião herdar" (85). Repare-se, pois, na abertura do caminho para a futura investida pombalina contra os jesuitas e demais Ordens, fôrças destoantes da filosofia política do ministro de D. José I.

Os pareceres dos desembargadores José Vaz de Carvalho (86) e Manuel de Almeida e Carvalho (87), dados a D. João V em 1749, completam, de certa maneira, a teoria do pensamento mercantilista português. Valorizaram enorme-

(83) "Digo que S. Magestade deverá concorrer com o seu patrimônio, mostrando o seu desagrado aos que vierem ao Paço vestidos de manufaturas estrangeiras e vestindo-se elle mesmo das naturais" (in Amzalak — D. Luís da Cunha..., págs. 15 e seg.).

(84) "A primeira sangria he a muita gente que de ambos os sexos entra nos conventos, porque é comer e não propagar. A insensível sangria que o Estado leva he a que lhe dá a Inquisição" (Idem, pág. 14, Testamento Político..., págs. 67 e seg.).

(85) Ibidem

(86) Cf "Parecer que o Desembargador José Vaz de Carvalho deu em 1749 ao Senhor D. João V" . . in loc cit, Amzalak, M. B. . Nota sobre um escrito econômico do desembargador José Vaz de Carvalho. Lisboa, 1922

(87) Cf "Parecer que o Desembargador do Paço Manuel de Almeida e Carvalho deu ao Senhor D. João V. . in loc cit

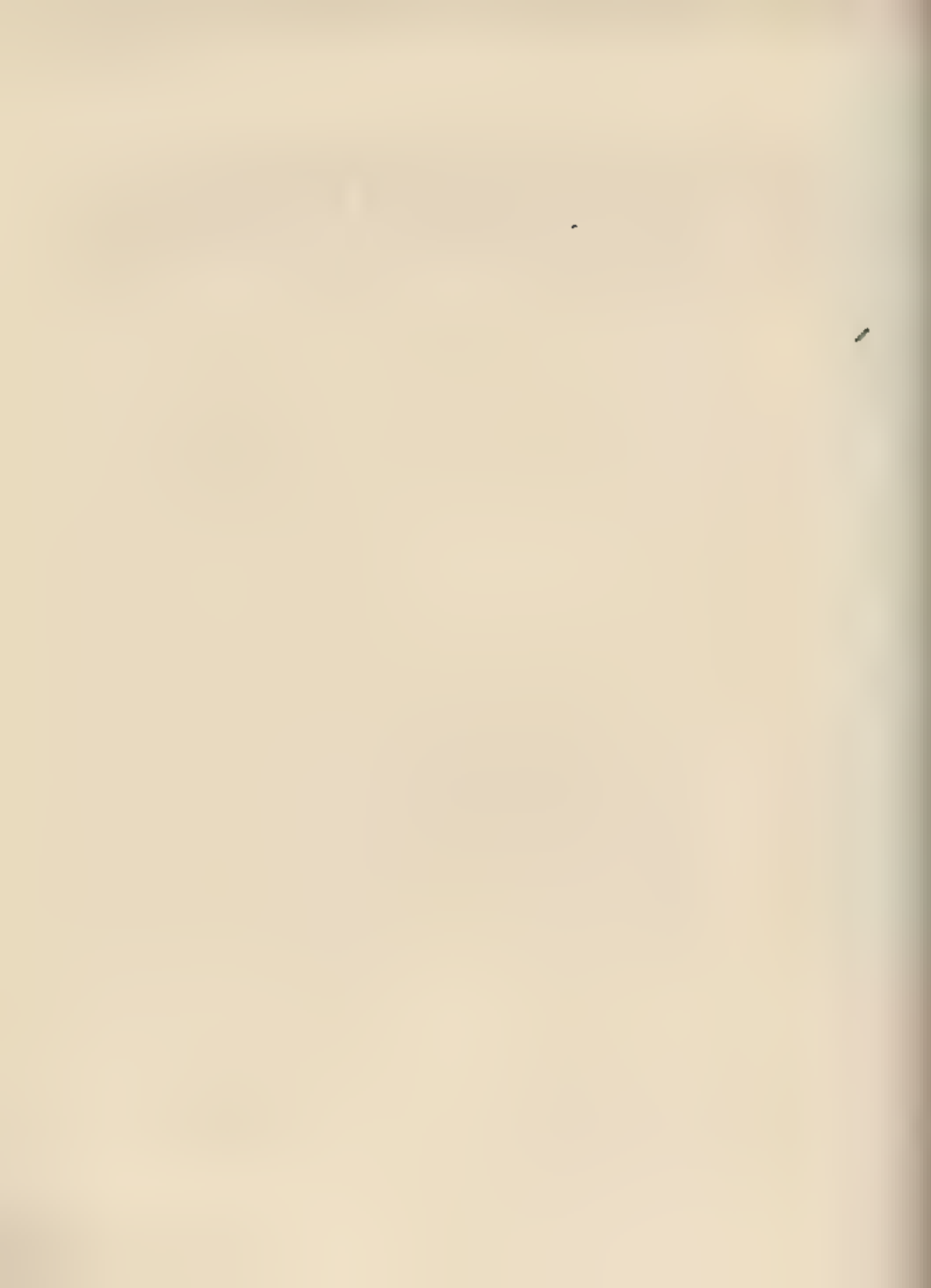
mente a agricultura, sem, contudo, considerá-la a fonte primordial da riqueza. Na economia agrícola encontravam o remédio para a cura do Estado, após o aparatoso e deslumbrante ciclo aurífero. Coerentes com o agrarismo, mostraram-se contrários ao luxo, sobretudo às importações aparatosas. Luxo e ociosidade eram danos que precisavam ser cortados pela raiz. Ambos malefícios faziam a ruína do Estado e dos bons costumes. O meio mais eficiente de combate era o fomento da agricultura e das artes, "cujas obras faziam a alma do comércio e da riqueza nacional". O luxo em si, porém, não era um mal, quando se mantivesse com artigos fabricados no reino. Em ambos acha-se, portanto, a conhecida tendência protecionista para o equilíbrio ou saldo positivo da balança comercial: agricultura e indústria formam a riqueza da nação por servirem de instrumento ao comércio (88).

Esses mercantilistas teriam, seguramente, servido de inspiradores da administração do marquês de Pombal. A agricultura, a indústria e o comércio foram postos em termos tais, que o problema da população não foi esquecido. Ao contrário, figurou como princípio característico do mercantilismo português, à maneira dos seus congêneres europeus (89). A indústria metropolitana apresentava-se insuficiente para atender às necessidades nacionais. A produção agrícola, igualmente, era insatisfatória. A escassez de gente e de mão-de-obra qualificada tampouco deixaram de figurar no programa fomentista dos teóricos dos séculos XVII e XVIII. A colonização dos vastos territórios ultramarinos reclamava pessoal farto e diligente. A montagem de uma empresa agrária e mercantil era o meio mais eficaz para Portugal opôr-se à nefasta ação imperialista das

(88) Vejam-se os mencionados Pareceres...

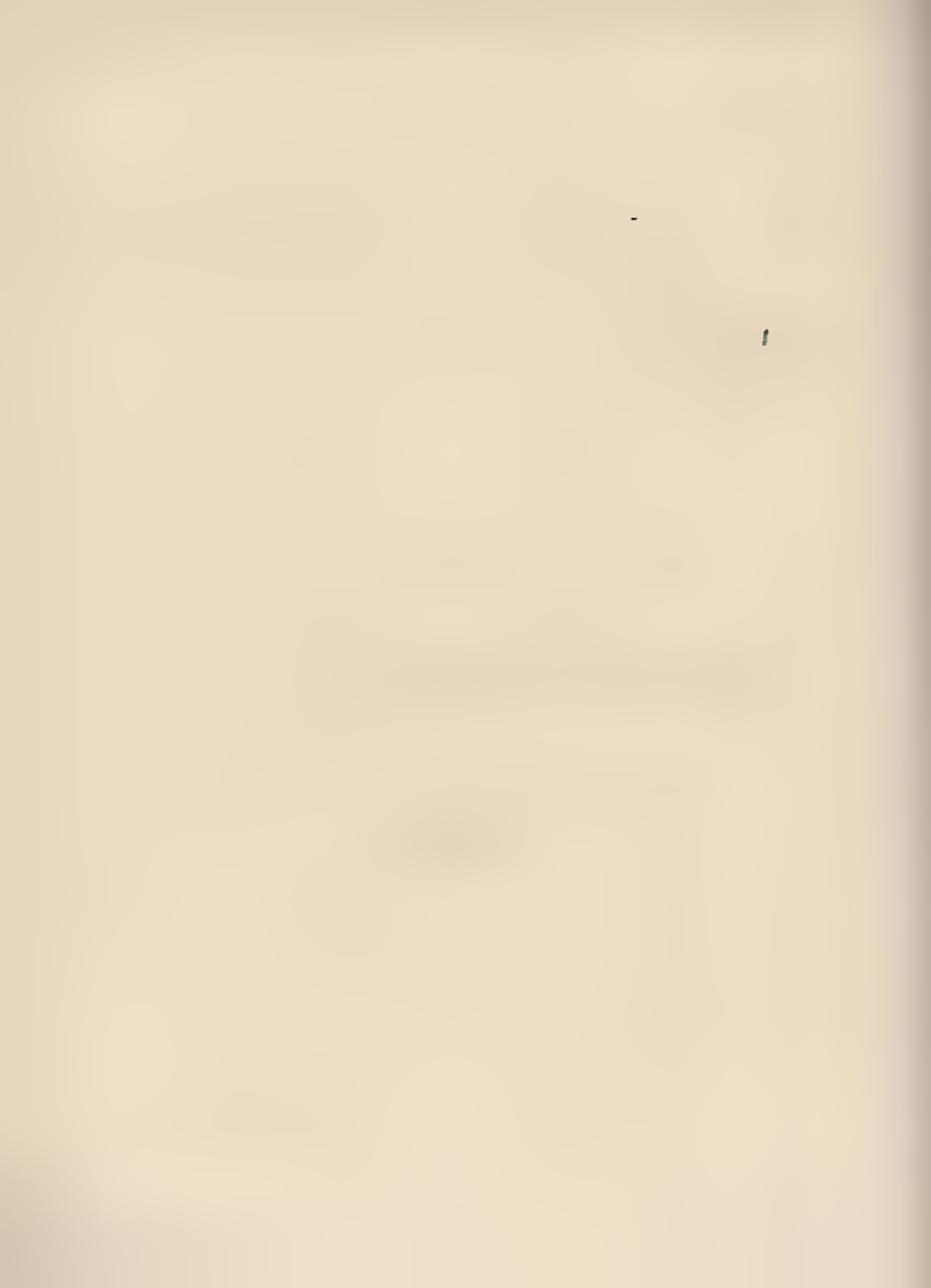
(89) Cf. Gonnard, René — *Histoire des doctrines de la population* Paris, 1923.

grandes potências. Ademais, as circunstâncias do reino e do império aconselhavam a Coroa a criar Companhias privilegiadas de comércio e navegação para o Brasil, instrumento adequado para erguer o patrimônio colonial do abatimento em que havia caído.



SEGUNDA PARTE

A CRIAÇÃO DA COMPANHIA



CAPÍTULO I

O ESTABELECIMENTO DA COMPANHIA NA CONJUNTURA POMBALINA

a) AS CONDIÇÕES PORTUGUÊSAS

Não são de todo ignoradas as vicissitudes que atormentavam a vida portuguesa no período anterior a 1755, ano do estabelecimento da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. A periclitante instabilidade vinha de longe. De há muito constituía um permanente embaraço à recuperação orgânica do reino. O “deficit” era crônico. O progressivo desregramento no setor económico-financeiro revelava-se em malefícios que entravavam as trocas. Diante de tantas aperturas a realza procurava tolher o mal que consumia o organismo do seu patrimônio.

A solenidade da coroação de D. João IV (1) sucedeu um período de aperturas, em que o terrível espectro da bancarrota nunca deixou de estar presente. O novo monarca via-se impotente para acudir ao mesmo tempo a tantos encargos. A marinha e o exército estavam desfalcados. O Tesouro arruinado. Os elos das grossas correntes do antigo tráfico afro-asiático quebrados. A monarquia defrontava-se

(1) O ato solene realizou-se no Terreiro do Paço, em 15 de dezembro de 1640. Sobre a aclamação, coroação e primeiras providências do novo governo, veja-se — Conde da Ericeira — História de Portugal Restaurado, 4 vols. Ed. anotada e prefaciada por A. Alvaro Dória, Porto, 1945-1946.

com uma crise de capitais de enormes proporções. Semelhante escassez de numerário agia como fator de desorganização do mercado, representando aflitivo ônus para o novo governo. A Restauração mantinha-se, afinal, à custa de vultosos recursos de financiamento, concessões e de outros favores que se refletiam amargamente nas receitas públicas. O mal era tanto mais grave, na verdade, se aos fatores de natureza propriamente interna juntarmos razões de ordem externa. Os encargos a defender eram imensos. A crescente retração das receitas sobre as previsões constituía mal que a Coroa não podia contornar (2). A situação era sobremaneira grave e ruinosa. Disso resultava que a vida administrativa decorria em permanentes apuros financeiros. Nenhuma riqueza havia na metrópole para equilibrar uma balança comercial inteiramente deficitária. Tampouco minas de ouro novo no ultramar que pudessem engrossar, indefinidamente, a corrente monetária que se dirigia para as praças da Europa do Norte. Em contrapartida, as guerras da Restauração com a Espanha e, bem assim, as negociações diplomáticas com a Santa Sé e com as grandes potências eram autênticos sorvedouros de homens e de dinheiro.

A França e a Inglaterra aproveitaram-se dessa melancólica situação portuguesa que se seguiu ao primeiro de dezembro de 1640. Ambas se cobraram bem. É certo que a posição de Luís XIII e de Carlos I favoreceu a causa da independência política de Portugal, obrigando a Espanha a dividir as suas forças. Em compensação, porém, levaram em prêmio magníficos trofeus.

(2) A falta de escrúpulos de certos funcionários no setor da arrecadação abria rimbos no Tesouro. Prevaricações dessa espécie vinham de longe. Nas Córtes de Lisboa de 1641, os representantes das classes populares pediram rigorosas medidas (Cf. Silva, J. Justino de Andrade e Capítulos Geraes apresentados a El-Rei Dom João IV nas Córtes celebradas em Lisboa com os três Estados do Reino, em 28 de Janeiro de 1641, in *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa* (1634-1647), págs. 28 e segs. Lisboa, 1855; Rau, Virginia — *A Casa dos Contos*, pág. 128. Coimbra, 1951; Monteiro, A. Rodrigues — *Do orçamento português*, pág. 252. Lisboa, 1921).

A 1.º de junho de 1641 celebrou-se em Paris um tratado de aliança entre Luís XIII de França e D. João IV, sendo plenipotenciários por parte do rei de França M. Bouthillier, De Chavigni e Seguier, e por parte do monarca português, Francisco de Mello e António Coelho de Carvalho (3).

Pelo que dispunha o artigo VII, haveria franco comércio entre os vassallos dos respectivos reinos e estados das partes contratantes, "podendo traficar e comerciar livremente uns com outros como amigos e aliados sem que se lhe posses impedimento algum" (4).

Seguem-se a esse acôrdo com a França as negociações com Carlos I que levaram Portugal a assinar em Londres, a 29 de janeiro de 1642, um tratado sobremodo vantajoso para a Inglaterra. Aos respectivos mercadores foi-lhes assegurado, reciprocamente, o privilégio de navegar nos domínios do outro e comprar, vender e carregar os artigos que quizessem. Os navios ingleses não estavam, porém, sujeitos a receber carregações que não desejassem nos portos portugueses. Os produtos detidos pela Inquisição que estivessem empenhados a súditos britânicos para pagamento de dívidas seriam pagos aos credores. As mercadorias ou bens pertencentes a ingleses seriam imediatamente restituídos. Seriam, ademais, nomeados comissários para cuidar do comércio do Brasil. Não poderiam, outrossim, ser molestados por motivos de consciência religiosa. Dos vinte e um artigos, só dois são políticos. Os restantes versam sobre matéria comercial e marítima (5).

(3) Cf. Santarém, Visconde de — Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas de Portugal com as diversas potências do mundo, t. IV, parte 1a., pág. 32. Paris, 1843.

(4) Idem, pág. 34.

(5) Idem t. XVII, págs. 1 e seg.; Prestage, Edgar — The Diplomatic Relations of Portugal and England from 1640 to 1668, págs. 182 e seg. Oxford, 1925; Almada, José de — Para a História da Aliança Iuso-Britânica, págs. 20 e segs. Lisboa, 1955; Castro J. F. Borges de — Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potencias desde 1640 até o presente, t. I, pág. 82, Lisboa, 1856.

Não ficou nisso, todavia, a vitória comercial da Inglaterra. O tratado de 1654 (6) foi ainda mais pródigo. A liberalidade de D. João IV deve-se, entretanto, ao drama politico-militar português, enormemente amargoso. Novos privilégios foram concedidos. As mercadorias inglesas carregadas em navios britânicos e navegando para o Brasil pagariam os mesmos direitos que os artigos portugueses. Os ingleses podiam comerciar com o Brasil livremente, menos em peixe, vinho, azeite e madeiras que eram exclusivos da Companhia Geral do Comércio do Brasil. Se fôsem necessários mais navios para o giro mercantil com a colônia, seriam fretados somente barcos ingleses. Aos britânicos assistia o direito de empregar corretores como os portugueses e em idênticas condições. Nenhum podia ser prêso. Era-lhes permitido usar armas e morar onde quisessem. Podiam, outrossim, intentar processos por dívidas contra portugueses. Havia liberdade religiosa. As mercadorias inglesas importadas em Portugal não pagariam mais de 23% "ad valorem". Se houvesse divergência acerca da avaliação, o caso seria resolvido por árbitros eleitos pelo cônsul inglês e a alfândega portuguesa. As concessões foram, pois, sobremaneira vantajosas para a Inglaterra. Todavia, desagradaram, como não podia deixar de acontecer, à burguesia portuguesa. O tratado de 1654 deu, portanto, ao mercantilismo inglês um predomínio admirável sobre o tráfico atlântico, especialmente sobre a ambicionada rota do Brasil.

Eram essas as animadoras vantagens conquistadas pela causa da independência portuguesa. As circunstâncias, enormemente aflitivas, foram bem aproveitadas pelo capitalismo comercial inglês que se viu, afinal, desembaraçado nos portos do rico império dos Braganças.

No atribulado governo de Afonso VI (1656-1683) prolongou-se a guerra com a Espanha nas fronteiras do reino. Foi essa grave conjuntura que levou o conde de Soure e

(6) Veja-se o texto em português, in Borges de Castro - Coleção de tratados, t. I, págs. 168 e seg.

Duarte Ribeiro de Macedo a partirem para a França a 13 de abril de 1659 a pedir socorro militar a Mazarino. A contenda armada entre a Espanha e a França, no entanto, estava no seu ocaso. Ambas as potências beligerantes desejavam a conclusão da paz. O casamento de Luís XIV com Maria Teresa vinha sendo anunciado por Ana de Áustria. O matrimônio do filho com a sobrinha figurava nas cogitações da rainha de França. Semelhante política de casamento mudou, com efeito, as relações diplomáticas com Portugal, que ansiava ser incluído no tratado de paz. A França, porém, que tanto se interessou pela Restauração portuguesa enquanto esteve em luta com a Espanha, logo que Mazarino assumiu o governo abandonou os Braganças.

Diante das novas relações internacionais, Portugal lançou-se nos braços da Inglaterra, ajustando-se, inclusive, o casamento da infanta D. Catarina, irmã de Afonso VI, com Carlos II, pelo tratado de 23 de junho de 1661. Portugal cedeu à Inglaterra a fortaleza de Tânger e o pôrto de Bombaim. Outorgou-lhe, ademais, amplísimos privilégios mercantis em Goa, Cochim, Diu, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Por incrível que pareça, comprometeu-se, outrossim, a entregar-lhe tôdas as praças e fortalezas que os ingleses viessem a conquistar aos holandeses e que tivessem pertencido a Portugal. Em paga, comprometia-se a manciar a Inglaterra a "trazer no coração as coisas e conveniências de Portugal e de todos os seus domínios" (7). Com tratados dessa natureza e com o matrimônio de D. Catarina, duquesa de Bragança, a Inglaterra chamou a si o comando das rotas ultramarinas portuguesas, levando consigo a melhor seiva do que restava ao incipiente mercantilismo dos Braganças no Oriente.

A França, no entanto, não convinha deixar a Inglaterra à vontade na "mina" portuguesa. Por isso tratou de abarcar uma parte da rica prêsa. Portugal desempenhava, afi-

(7) Cf. Tratado de 23 de junho de 1661, in Borges de Castro Coleção dos tratados, t. I, págs. 234 e seg.

nal, um papel de relêvo no quadro das relações mercantis internacionais, dada a sua privilegiada situação geográfica de "charneira" entre mundos econômicos. O seu patrimônio colonial era, ademais, um autêntico manancial de produtos tropicais altamente comerciáveis. Acresce, ainda, que a posição geográfica de Portugal era assaz disputada pela política europeia. Os portos portugueses constituíam magníficas escalas para os navios que demandavam o Mediterrâneo e o Mar do Norte. Não admira, portanto, que Luís XIV animasse o casamento de Afonso VI com Maria Francisca Isabel de Saboia, filha do duque de Nemours, cujo contrato foi assinado em Paris a 24 de fevereiro de 1666 (8). O matrimônio (9) seria encarado pela França como meio eficaz de atrair Portugal para o seu lado.

Percebe-se, pois, o interesse da França e da Inglaterra em forçar a reconciliação ibérica. Desejava-se, de há muito, em Madrid e Lisboa, fazer a paz. O esgotamento econômico financeiro oriundo da guerra peninsular favoreceu a ação de Carlos II e de Luís XIV. Finalmente, logo que D. Pedro II assumiu a regência, assinou-se o tratado de paz em Lisboa a 13 de fevereiro de 1668 (10).

França e Inglaterra, porém, não podiam ser concordantes na partilha política e econômica ultramarina. As contradições da política continental, discutida nas intrigas das

(8) Cf. Benevides, F. da Fonseca — *Rainhas de Portugal*, t. II, págs. 10 e segs. Lisboa, 1878; Conde da Ericcira — *op. cit.*, t. IV, págs. 357 e segs.; Oliveira, I. — *Elementos para a História do Município de Lisboa*, t. VI, 1.ª parte, págs. 588 e segs. Lisboa, 1893; Francisque-Michel, R. — *Les portugais en France les français en Portugal*, págs. 63 e segs. Paris, 1882; Santarém, Visconde de — *Quadro Elementar*, t. IV, parte II, págs. 570 e segs. Paris, 1844.

(9) Detestado por sua esposa e traído por seu irmão, o infante D. Pedro, Afonso VI viu-se perdido. A duquesa de Nemours, diante das proporções que o escândalo tomou, recolheu-se a um convento, onde esperou a anulação do casamento e a permissão da Santa Sé para D. Pedro casar-se com a linda ex-cunhada, o que se realizou em 1668. Em 1683, com a morte do desditoso Afonso VI, D. Pedro II subiu legalmente ao trono.

(10) Cf. Borges de Castro — *Collecção dos tratados*, t. I, págs. 357 e segs.; Santarém, Visconde de — *Quadro Elementar*, t. XVIII, págs. 81 e segs.; Conde da Ericcira — *op. cit.* t. IV, págs. 437 e segs.

chancelarias européias, acabaram por afastar Luís XIV de Portugal, fato que favoreceu sobremaneira a posição britânica. A França não soube garantir-se com o tratado de aliança assinado em Lisboa a 18 de junho de 1701, quando Portugal reconheceu Filipe V como legítimo rei de Espanha (11).

Portugal, porém, diante do desenrolar dos acontecimentos mostrou-se dúbio e hesitante. A guerra com Castela havia terminado. O país não estava em condições de entrar noutra conflito de futuro arriscado. A neutralidade portuguesa, todavia, não convinha às grandes potências beligerantes. Por isso a França e a Inglaterra disputaram a cooperação de D. Pedro II. O alargamento de poder dos Borbons era uma ameaça ao equilíbrio europeu, o que não convinha à Austria e à Inglaterra. Por isso não admira que Leopoldo I e Guilherme II procurassem conquistar a aliança de Portugal para a poderosa coligação contra a França (12).

Pelo tratado de Utrecht, em 1713, Filipe V foi reconhecido com a condição de que nunca as Coroas de França e de Espanha viessem a reunir-se. A vitória da "Liga de Haya" assegurou o domínio da Austria no norte da Itália e o prestígio do mercantilismo inglês no mundo ultramarino. Em contrapartida, a França, além de perder importantes conquistas na América setentrional, sofreu um grande abalo político-militar. A Espanha, arruinada economicamente, reduzida ao seu território peninsular e às colônias, viu anular-se o papel preponderante que até então exercera

(11) Veja-se o texto in Borges e Castro — Colleção . . . t. II, pags. 128 e segs.

(12) Sobre a guerra da sucessão da Espanha, vejam-se os estudos seguintes: Legrelle — *La Diplomatie française et la succession d'Espagne*, 4 vols. Paris, 1888-1892, Courcy, De — *La coalition de 1701 contre la France*, 2 vols. Paris, 1886, Baudrillart, Alfred — *Philippe V et Louis XIV*, Paris, 1890, Maldonado, Macanz — *España y Francia en el siglo XVIII*, Madrid 1886, Pingaud, M. L. — *La guerre de la succession d'Espagne, 1700-1714*, in Lavissee-Rambaud, t. VI, págs. 274 e segs. Paris, 1895.

na política européia, para ser uma monarquia de segunda ordem (13).

O tratado de paz entre Portugal e a França foi assinado em 11 de abril de 1713. Com a Espanha, somente em 6 de fevereiro de 1715 (14). Em obediência ao que dispunha o artigo 5.º d'êste último diploma, os dois países ibéricos restituiriam mutuamente os territórios de que se tinham apoderado. Especialmente se devolvia a Portugal a Nova Colônia do Sacramento (15).

O resultado da guerra favoreceu, sobretudo, a Inglaterra. A entrada de Portugal no conflito já havia sido uma vitória britânica, alcançada pela ação de John Methwen, embaixador da Inglaterra na Côrte de Lisboa. D. Pedro II abandonou a causa franco-espanhola para acompanhar a dos aliados — triunfo político do perspicaz diplomata inglês. Não obstante essa conquista, a maior atividade de Methwen foi no setor econômico, política concordante com o mercantilismo comercialista inglês. Por sua interferência, em 27 de dezembro de 1703, foi celebrado o famoso Tratado de Methwen, pelo qual Portugal dava livre entrada às manufaturas inglesas e a Inglaterra concedia iguais favores aos vinhos portugueses. Foi êsse o melhor trofeu do sucesso de Methwen na Côrte de Lisboa e, seguramente, a maior angústia da política de fomento iniciada por D. Luís de Meneses, conde da Ericeira, em 1675, ano em que foi escolhido para vedor da Fazenda (16).

O Tratado de Methwen tem dado motivos a debates e controvérsias. Não cabe aqui, porém, a polémica. Depreende-se, contudo, que êsse tratado de comércio atravan-

(13) Além da bibliografia da nota anterior, veja-se a monografia de Charles Giraud — *Le traité d'Utrecht*. Paris, 1846.

(14) Cf. Borges de Castro — *Coleção dos tratados*, t. II, págs. 234 e segs.

(15) *Ibidem*.

(16) O conde de Ericeira faleceu em 26 de maio de 1690. É evidente que a sua morte trancou, de certa maneira, as inovações industriais em Portugal. O marasmo e tolhimento contudo devem-se ao nefasto Tratado de Methwen. Sobre a política fomentista do conde da Ericeira, veja-se o estudo de Luiz Fernando de Carvalho Dias. Os lanifícios na política econômica do Conde da Ericeira. Lisboa, 1954.

cou o incitamento manufatureiro português, ao mesmo tempo que arruinou a agricultura. Com os favores dados ao vinho, intensificou-se a cultura da vinha, de que resultou um encolhimento da produção realífera, a ponto de se importar maior quantidade de trigo do estrangeiro. A fome do pão — constante econômica — acentuou-se em Portugal (17). Mas não se restringiu a isso o prejuízo. Desastre maior foi a abundância do mau vinho e a falta de escrúpulos na seleção dos tipos destinados à exportação, fato que desacreditou os vinhos finos portugueses nos mercados europeus.

O texto do tratado é simples (18). Consiste apenas em três artigos. O primeiro permite a importação de lanifícios ingleses em Portugal. O segundo autoriza a entrada de vinhos portugueses na Inglaterra, mediante o pagamento de um terço a menos dos direitos que incidissem sobre os vinhos franceses (19). O terceiro, finalmente, refere-se à ratificação.

Não eram, todavia, os vinhos que davam cobertura às importações dos lanifícios. As melhores formas de pagamento dos panos ingleses eram as grossas peças de ouro e prata enviadas de Portugal para a Inglaterra. O privilégio dado aos vinhos portugueses era, portanto, grandemente deficitário para a balança portuguesa de comércio. O montante de lanifícios que anualmente Portugal adquiria na

(17) D. Luís da Cunha acriminou o abandono das terras de pão, ao escrever "Alguem poderá arguir que se se diminuir em Portugal o consumo de gêneros de Inglaterra, também se diminuirá o seu dos nossos vinhos ao que respondo: que ne le caso tornarão as vinhas a ser de pão, como dantes eram ." (Testamento político, pag. 95)

(18) Cf. Borges de Castro — Coleção de tratados, t. II, pag. 192. Santarém Visconde de — Quadro Elementar, t. XVII, pags. 106 e seg.; Shillington — Chapman — Commercial Relations of England and Portugal, pag. 205. Londres, 1907. Correa, F. António — História Econômica de Portugal, t. II, pags. 44 e seg. Lisboa, 1930

(19) Esse privilégio foi dado com o intuito de prejudicar os vinhos franceses. Repare-se no que escreveu D. Luís da Cunha — "a exportação que os ingleses fazem dos nossos vinhos eles não a fazem pelos nossos belos olhos nem para fazerem bem aos portugueses e ao seu commercio, senão para fazerem mal ao da França" (Testamento Político, pag. 95).

Inglaterra elevava-se a um milhão de libras, segundo informe de José de Almada (20). A exportação dos vinhos, porém, não dava para tanto. É certo que a Inglaterra comprava a Portugal outros produtos — sal para as pescarias da Terra Nova, açúcar, tabaco e laranjas. A balança do comércio externo, no entanto, mantinha-se com saldo negativo. Não admira, realmente, que as importações anuais da Inglaterra em Portugal sobrelevassem em um milhão de libras o valor das exportações (21). As relações luso-britânicas eram, afinal, um admirável negócio para o mercantilismo comercialista inglês. Portugal era para a Inglaterra um magnífico engenho contra a França. Justificava-se, portanto, que Paris trabalhasse no sentido de separar Portugal da Inglaterra. Como não o conseguisse, renovou as remessâlias, fielmente representadas pelas conhecidas investidas de Duclerc e Duguay-Trouin contra o Rio de Janeiro, cujo principal intento era ferir a expansão colonial inglesa, sobremaneira cevada no Tratado de Methuen.

Nas rotas do Brasil assentava, então, a base da economia portuguesa. Os produtos tropicais comerciáveis da colônia — cacau, açúcar, tabaco, algodão, madeiras e couros — graças aos vantajosos tratados de comércio, faziam, no então, a fortuna do mercantilismo inglês. Em contrapartida, a situação econômica de Portugal não era nada expressiva. O inveterado apuro financeiro do Tesouro mostrava-se cada vez mais perseverante. As guerras da Restauração, os desperdícios de D. Pedro II e as despesas da Sucessão da Espanha abriram enormes rombos na poupança do país, imensamente agravada com o Tratado de Methuen. A Fazenda vivia, com efeito, em estado de falência permanente.

Nos primeiros anos do reinado de D. João V (1706-1750) Portugal viu, porém, desentranharem-se as minas do Brasil em fabulosas riquezas de ouro e diamantes. Inaugurou-se,

(20) Op. cit. pág. 35.

(21) Cf. Carqueja, Bento. O Capitalismo Moderno e as suas origens em Portugal, pág. 131. Porto, 1908.

então, contrastando com a miséria da véspera, um período de afortunada jactância da Côrte. Dir-se-ia tratar-se da magnificência e faustosa vida manuelina do comêço do século XVI, quando as rotas atlânticas do ouro africano e das especiárias asiáticas levaram a Lisboa o luxo e a ostentação. A realza usufruía, assim, na abertura do século XVIII, nova seiva aurífera com a montagem da dourada rota do Brasil (22).

Com a caudal resplandecente oriunda das Gerais e Mato Grosso, a Côrte de D. João V chegou ao auge do esplendor e do fausto. O monarca, senhor das minas do Brasil e dominado pelo seu espírito requintado, tornou-se um esbanjador de ouro sem conta, dispendido em fartas remunerações, luxuosas embaixadas e grandiosos monumentos (23). Juntando a um espírito fanatizado um gênio dissipador, D. João V não sabia fazer as coisas com simplicidade mas, sim, de forma soberba que demonstrasse bem o seu enorme custo.

Tal como sucedera nos séculos XV e XVI com o metal precioso africano, as melhores carregações do ouro do Brasil não ancoravam em Portugal. A política econômica do mercantilismo português continuava a ser de transporte, não de fixação. Portugal era "um crivo através do qual pas-

(22) Guardase, inédito, no Arquivo da Casa da Moeda de Lisboa, um magnifico acervo documental sôbre a entrada do ouro do Brasil. Não se sabe até hoje o montante de metal precioso transposto pelas fro-
tas do ouro. O que existe são estatísticas organizadas pelo Visconde
de Santarém, de 1714 a 1746 (Quadro Elementar, t. V, pags. 262 e
segs.) e repetidas por Fortunato de Almeida (História de Portugal,
t. V, págs. 259 e segs. Coimbra, 1927) e Lucio de Azevedo (Épocas
de Portugal Econômico pags. 464 e seg. Lisboa, 1947). Veja-se ainda
— Simonsen R. História Econômica do Brasil, pags. 297 e seg.
São Paulo, 1957.

(23) As obras de arte monumentais do reinado de D. João V são umas
de frívola ostentação outras de util serviço publico mas quaisquer
delas têm sempre o cunho de grande fausto e ostentação. Vejam-se,
por exemplo, o Mosteiro de Mafra, a Biblioteca da Universidade de
Coimbra a reedificação de Lisboa, a Memória do Terreiro do Paço,
o Palácio de Queluz, a Basílica da Estrêla, a Torre dos Clérigos, os
Presepios, Azulejos e o Mobiliário da arte portuguesa no século XVIII,
e compreenderemos melhor como o ouro do Brasil atordoou a me-
trópole.

então, contrastando com a miséria da véspera, um período de afortunada jactância da Córte. Dir-se-ia tratar-se da magnificência e faustosa vida manuelina do começo do século XVI, quando as rotas atlânticas do ouro africano e das especiárias asiáticas levaram a Lisboa o luxo e a ostentação. A realeza usufruía, assim, na abertura do século XVIII, nova seiva aurífera com a montagem da dourada rota do Brasil (22).

Com a caudal resplandecente oriunda das Gerais e Mato Grosso, a Córte de D. João V chegou ao auge do esplendor e do fausto. O monarca, senhor das minas do Brasil e dominado pelo seu espírito requintado, tornou-se um esbanjador de ouro sem conta, dispendido em fartas remunerações, luxuosas embaixadas e grandiosos monumentos (23). Juntando a um espírito fanatizado um gênio dissipador, D. João V não sabia fazer as coisas com simplicidade mas, sim, de forma soberba que demonstrasse bem o seu enorme custo.

Tal como sucedera nos séculos XV e XVI com o metal precioso africano, as melhores carregações do ouro do Brasil não ancoravam em Portugal. A política econômica do mercantilismo português continuava a ser de transporte, não de fixação. Portugal era "um crivo através do qual pas-

(22) Guarda-se, inédito, no Arquivo da Casa da Moeda de Lisboa, um magnífico acervo documental sobre a entrada do ouro do Brasil. Não se sabe até hoje o montante de metal precioso transportado pelas freutas do ouro. O que existe são estatísticas organizadas pelo Visconde de Santarém de 1714 a 1746 (Quadro Elementar, t. V, págs. 262 e segs.) e repetidas por Fortunato de Almeida (História de Portugal, t. V, págs. 259 e segs., Coimbra, 1927) e Lucio de Azevedo (Épocas de Portugal Econômico págs. 464 e seg. Lisboa 1947). Veja-se ainda Simonsen, R. - História Econômica do Brasil págs. 297 e seg. São Paulo, 1957.

(23) As obras de arte monumentais do reinado de D. João V são umas de frívola ostentação, obras de útil serviço público mas quaisquer delas tem sempre o cunho de grande fausto e ostentação. Vejam-se, por exemplo, o Mosteiro de Mafra, a Biblioteca da Universidade de Coimbra, a reedificação de Lisboa a Memória do Terreiro do Paço, o Palácio de Queluz, a Basílica da Estrela, a Torre dos Clérigos, os Presépios, Azulejos e o Mobiliário da arte portuguesa no século XVIII, e compreenderemos melhor como o ouro do Brasil atordoou a metropole.

savam imensas riquezas sem deixarem signal" (24.) O comércio português desnacionalizou-se em proveito da Inglaterra. O Brasil vinha sendo, de há muito, o complemento necessário ao mercantilismo inglês. Portugal era, igualmente, um auxiliar inseparável da defesa da Inglaterra. Isto significava que uma grande parte da força britânica poderia perder-se com o rompimento da política econômica anglo-lusa das concessões. Por isso era evidente que Londres continuasse a cortejar a benfazeja aliança.

O Estado era o próprio soberano, única fonte de legitimidade. Nenhum poder havia para sustentar a liberalidade dos gastos da Coroa. A lei era a vontade do rei. O sistema do absolutismo, iniciado nos reinados anteriores e que se converteu depois numa espécie de teocracia (25), mantinha os subditos em rigorosa condição de vassalagem. As Córtes não se convocavam desde 1698 e permaneceriam fechadas durante todo o século XVIII. Era natural, portanto, que todos os poderes fôssem exercidos pelo monarca. Tudo era ministrado em nome do rei, suprema instância judicial. Desde a administração de D. Pedro II que as Córtes haviam sido excluídas da ingerência no governo (26). D. João V preparava, assim, o Estado com caracteres verdadeiramente absolutistas para o reinado de seu filho.

O derrame aurífero brasileiro dissimulava, todavia, a insalutífera economia portuguesa, ao mesmo tempo que realçava o aparato político-administrativo da realeza. A situação em que se encontrava o país, em todos os setores da vida econômica, não era nada florescente. A maior parte dos negócios andavam por mãos alheias aos interesses do reino e do império. A sombra de Portugal medrava a acumulação capitalística britânica. Se os tratados de comércio permitissem aos mercadores portugueses negociar

(24) Carqueja, Bento — op. cit. pág. 131.

(25) Cf. Carvalho, J. Liberato Freire de — Ensaio histórico político sobre a constituição e governo do Reino de Portugal, págs. 111 e segs. Paris, 1830; Paulino, J. — op. cit. pág. 551.

(26) Cf. Rocha M. A. Coelho da — Ensaio sobre a História do governo e da legislação de Portugal, págs. 169 e seg. Coimbra, 1861.

manufaturas na Inglaterra e exportar, êles mesmos, os gêneros comerciáveis do patrimônio ultramarino, claro está que a economia dos Braganças “não padeceria tão injusto engano” (27). O drama mercantil português era deveras aflitivo. Navios ingleses navegavam com a bandeira portuguesa. Os armadores ingleses tinham privilégios que os próprios portugueses não possuíam. O imposto de tonelagem, por exemplo, exigido aos nacionais montava ao triplo do que pagavam os ingleses. Não ficava nisso, porém, a incongruência e contra-senso. Os vinhos embarcados nos navios pertencentes a portugueses sofriam o acréscimo de quase 15% na pauta da alfândega, expressiva mostra da situação sobremaneira dramática da economia nacional (28). O mercantilismo português vivia desnacionalizado e, portanto, enfermo.

A Inglaterra de há muito vinha sendo cevada. Desde 1580 não fez mais que enriquecer-se com os despojos do seu velho aliado. Em contrapartida, Portugal gemia debaixo de um pesado jugo, suportando o incômodo e os trabalhos de uma guerra. De 1640 a 1703, a economia portuguesa procurou, porém, sair da miséria em que se achava. Não obstante, toda a política fomentista foi truncada em 1703, quando Portugal abriu as portas às manufaturas inglesas. A partir de então cresceram em número e cabedais as casas inglesas em Lisboa e no Porto, verdadeiras sucursais de Londres. A imitação delas, outras firmas estrangeiras estabeleceram filiais em Portugal, “mina” do mercantilismo europeu. Os ingleses, sobretudo, encheram o reino de manufaturas e tornaram-se senhores absolutos das rotas do Brasil. Poucos eram os nacionais em condições de negociar com os seus próprios fundos. Nenhum com fazendas que não fôsses estrangeiras (29). Todo o comércio ultrama-

(27) Cf. “Causas da ruína do commercio português”, in R. B. N. L. Col. Pombalina, Códice n. 683.

(28) *Ibidem*.

(29) Veja-se a representação da Junta da Administração da Companhia do Grao Pará e Maranhão de 17 de março de 1777 (A. H. U. C. P. n. 37, 1777-1778).

rino fazia-se a crédito e a maior parte por caixeiros das próprias casas estrangeiras estabelecidas em Lisboa e noutras praças do país. Comissários volantes transportavam da Europa para a América as mercadorias que eram negociadas por conta de firmas inglesas, "recebendo uma simples comissão do seu trabalho ou alguma gratificação mais quando faziam melhor a utilidade" (30).

Nessas circunstâncias é fácil de se perceber: sendo as fazendas a crédito e os fundos com que se fazia o comércio para o Brasil quase todo pertencente a nações estrangeiras, necessariamente as carregações de torna-viagem lhes haviam de pertencer, fôsem elas em dinheiro ou em produção das colônias que, de Londres, se repartiam pela Europa.

Por incrível que pareça, os gêneros da produção do Brasil eram comprados pelos portugueses aos estrangeiros, "até os que se faziam precisos para o consumo de Portugal" (31). A Coroa via em mãos alheias todo o tráfico feito com produtos comerciáveis dos seus próprios domínios. Portugal achava-se reduzido à miséria no meio de suas próprias riquezas (32). Terrível paradoxo! O Estado português devia aos estrangeiros perto de vinte milhões de cruzados, "e apenas conserva seis para o seu giro em toda a monarquia". Era esta a perspectiva sombria da economia portuguesa na antevéspera de 1755, ano da instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (33).

Apesar de tudo, D. João V, senhor de um vasto império colonial, não se descurou do seu disputado patrimônio. A nacionalização do comércio ultramarino encontrou neste monarca um defensor. Acontece, porém, que a Coroa não

(30) Ibidem.

(31) Ibidem.

(32) "He hum facto que o Reino de Potugal he extremamente pobre. O seu Povo he o mais miseravel da Terra e as Mercadorias são carissimas naquelle Paiz. Ha Terras que nunca viram a Efigie do seu Rey em huma Peça de seis mil e quatrocentos. E os Habitantes de muitos Lugares daquelle Reino ouviram ou levaram em alguma parte que Portugal tinha Minas de ouro, mas as Riquezas do Brazil não tem com eles Relação alguma, porque todas pertencem as diferentes Praças da Europa" (Ibidem).

(33) Ibidem.

teve a energia suficiente para aplicar a reclamada terapêutica. Embriagada com o ouro do Brasil, a realeza levou a vida alegremente. Não obstante, a política econômica exclusivista de Pombal encontra raízes em certas disposições régias do reinado anterior. A Bahia e ao Rio de Janeiro iam muitos navios ingleses levar mercadorias da Europa e da Ásia, onde encontravam no ouro e no tabaco as melhores formas de pagamento. Para obstar a estes abusos, D. João V determinou pelo alvará de 8 de janeiro de 1711 que os governadores do ultramar não admittissem nos portos navios estrangeiros a não ser que fôsem incorporados nas frotas do reino (34). Pelo alvará de 20 de março de 1736 prohibiu-se que, das ilhas, viessem ao Brasil "mais navios do que aqueles que estavam fixados para cada ano": dois da Madeira, dois da Ilha Terceira e um de S. Miguel. As mercadorias que trouxessem das ilhas deveriam restringir-se, ademais, aos gêneros locais. Outrossim, não poderiam levar do Brasil para as ilhas ouro em pó, barra ou folheta, nem lavrado em peças, nem diamantes ou outras pedras preciosas o que se destinaria exclusivamente ao reino, mas apenas ouro amoeado que ficaria registado na Provedoria da Fazenda. No mesmo curso de idéias foi publicado o decreto de 8 de abril de 1739. Firmava êle que se não desse despacho, na Alfândega e Casa da Índia, às fazendas de seda, algodão, porcelana, especiarias e outros gêneros da Ásia que fossem a Portugal em navios estrangeiros (35).

Vê-se, pois, nessas disposições, o propósito da realeza de manter para Portugal o exclusivo do comércio com as regiões coloniais, impedindo, portanto, a fuga do ouro para fora do reino. É certo, ademais, que D. João V lançou mão de Companhias privilegiadas para o desenvolvimento do comércio ultramarino com a metrópole. Está neste caso a Companhia da Ilha do Corisco, destinada a transportar negros da África para o Brasil (36).

(34) Cf. Almeida, Fortunato de Subsídios, pág. 173

(35) Ibidem.

(36) Veja-se o capítulo — Mercantilismo e Companhias

Medidas dessa ordem, porém, não bastavam. O mercantilismo português reclamava seiva mais substanciosa. A economia vivia amarrada a um amontoado de contradições de toda a espécie. O grosso do comércio estava, realmente, nas mãos dos mercadores ingleses, tanto o de importação em Portugal como o do ultramar, especialmente do Brasil. Do primeiro resultava um saldo a favor do estrangeiro. Portugal exportava muito vinho. Exato. Em contrapartida precisava importar muito mais trigo e fazendas. Por isso o equilíbrio era mantido à custa do ouro do Brasil. A efígie de D. João V era conhecida em todas as praças da Europa. Com isso Portugal contribuía, uma vez mais, para acionar o circuito monetário do capitalismo moderno, embora em prejuízo da sua própria economia. O saldo a favor da Inglaterra era enorme. Em 1731, por exemplo, havia entre importações e exportações a diferença de 569 contos em benefício do capitalismo britânico (37). Nos primeiros anos do reinado de D. João V, em 1717, os ingleses mantinham em Lisboa cerca de 90 sucursais de comércio (38), sinal evidente do elevado número de mercadores daquela nação estabelecidos em Portugal.

Semelhante vicissitude, sobremaneira delicada, era o resultado da política da realeza que se seguiu à Restauração. Portugal, precisando do apoio das grandes potências, abriu as portas à exploração comercial estrangeira. Nos mencionados tratados não perderam elas o ensejo de firmarem os interesses das suas classes econômicas. Os ingleses, particularmente favorecidos, assentaram arraiais prontamente, melhorados em 1654 e 1703 (39). O artigo 2.º do tratado de 1654, que concedeu aos ingleses o comércio nos portos do Brasil, foi uma "extorsão sacramentada pela violência de

(37) R. B. N. L. Col Pombalina, Códice n. 638.

(38) Azevedo, J. Lúcio de Épocas, pág. 427.

(39) Vejam-se os respectivos tratados, in loc cit. Vide ainda o estudo de Alan K. Manchester, British Preeminence in Brazil: Its Rise and Decline, págs. 8 e segs. North Caroline, 1933.

Cromwell", diz Carvalho e Mello, quando embaixador em Londres, na "Dissertação sôbre os gravames que ao comércio de Portugal se tem inferido pelo Parlamento e vassallos da Inglaterra" (40).

Os tratados de comércio fizeram a fortuna do mercantilismo inglês e o desespero da incipiente burguesia portuguesa. O comércio do Brasil, o mais lucrativo do ultramar, foi avassalado, sem dificuldades, pelos ingleses, seus mentores. Os poucos negociantes reinóis que se aventuravam a introduzir artigos na colônia, sem ser a sôlido dos britânicos, encontravam embaraços para colocá-los. O comércio para os portos do Brasil fazia-se, senão inteiramente, ao menos pela maior parte com o crédito das nações estrangeiras, sobretudo da Inglaterra. Era deveras grande o débito dos mercadores das minas aos negociantes e comissários do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco por fazendas compradas a crédito aos estrangeiros ou remetidas por eles debaixo dos nomes de portugueses para os brasileiros. O produto das três frotas que costumavam ir do Brasil não bastava para pagar o que se devia às firmas estrangeiras, fielmente representadas pelos perspicazes comissários ingleses (41). Na metrópole o drama era igualmente aflitivo. Havia poucos portugueses ricos que não devessem aos mercados estrangeiros muito mais que o valor dos seus capitais (42).

A situação era grandemente caótica. A vida econômica apresentava aspectos melancólicos em todos os setores. A pobreza não se achava apenas no comércio. Parelhamente, a agricultura vinha vivendo o mesmo drama e abandono. A maior parte das terras no reino estava nas mãos da nobreza, senhora de vastos latifúndios, improdutivos por falta de trabalho. O luxo e os prazeres da Côrte atraíam mais os fidalgos do que o cultivo dos seus campos. As guerras

(40) R. B. N. L. — Col. Pombalina, Códice n. 677.

(41) Cf. "Memoria sobre os prejuizos que se seguem à Inglaterra do estabelecimento das Companhias em Portugal para fazer o commercio com o Brazil" anônima e sem data, in A. H. U — CP n. 37 (1777-1778).

(42) Ibidem

contribuíam imensamente para a quase esterilidade agrária. As correrias militares arruinavam as lavouras e extenuavam as gentes. O problema de mão-de-obra tornava-se aflitivo. Em 1672, era tão calamitosa a falta de braços na agricultura, que o alvará de 15 de junho destinou-se a atrair os ceifeiros com grossas remunerações, oferecendo-se-lhes o mesmo que se lhes dava enquanto durou a guerra (43). No ano seguinte a Câmara de Lisboa pedia que se obrigassem os ceifeiros a ir segar nas "Lezirias" (44), sob certas penas, expressiva mostra da escassez de mão-de-obra agrícola (45).

Não eram poucos os trabalhadores rurais do Minho, Trás-os-Montes e Beira que preferiam emigrar em busca de melhor sorte. Muitos deles iam trabalhar na Espanha, onde recebiam melhores jornais. O diminuendo de mão-de-obra atrofiava a agricultura. O remédio, procurou encontrá-lo a Câmara de Lisboa, achando que se devia proibir aquela evasão para o país vizinho (46).

São numerosos os documentos que asseveram a fome do pão em Portugal nos séculos XVII e XVIII. De pouco adiantava a grita dos teóricos do mercantilismo português destinada a animar o cultivo das terras. O deficit cerealífero era crônico. O reino sempre foi, ademais, deficitario em trigo. Não obstante, o drama do pão na época dos primeiros Braganças foi aflitivo. É exato, outrossim, que as condições físicas não ajudavam. A agricultura em Portugal, em grande parte das terras, era "de despesas certas e de esperanças incertas". O referido Tratado de Methwen agravou ainda mais o problema cerealífero, a ponto de tornar-se necessária muito maior importação. Em 1735, era tal, por exemplo, a carência de trigo, que os lavradores do Alentejo não tinham com que semear as suas terras (47).

(43) Cf. Almeida, Fortunato de — História de Portugal, t. V, pág. 325. Coimbra, 1927.

(44) Terras situadas ao longo dos rios, baixas e alagadiças.

(45) Cf. Consulta da câmara a el-rei em 20 de maio de 1672, in Oliveira F. Freire — op. cit. 1a. parte, t. VII págs. 338 e segs. Lisboa, 1894.

(46) Cf. Consulta da câmara a el-rei em 15 de junho de 1696. Idem, t. IX, págs. 442 e segs. Lisboa, 1896.

(47) Cf. Almeida, Fortunato de — História de Portugal, t. V, pág. 336.

Acresce, outrossim, que os melhores campos pertenciam à nobreza, que nem lavrava nem deixava lavrar. Quando muito arrendava certas terras dos seus vastos latifúndios, "arrancando à pele do rendeiro os cruzados que se sumiam na ostentação" (48). Alguns fidalgos conservavam-se à testa de suas lavouras, amealhando bens que os filhos ou netos iam prodigalizar em Coimbra ou em Lisboa, sorvedouros de algumas fortunas da província. Em contrapartida, a gente dos ofícios ganhava uma miséria nos aglomerados urbanos e os jornalheiros rurais curtiavam a sua fome nos campos mal aproveitados (49).

Essa sociedade e essa economia iam, porém, ser alteradas logo no comêço da segunda metade do século XVIII. Morto D. João V em 1750, subiu ao trono seu filho D. José que, a conselho de D. Luís da Cunha (50), chamou Sebastião José de Carvalho e Melo para dirigir a Secretaria de Estado dos Negócios do Reino (51).

Pombal era homem experimentado. Adestrou-se nas embaixadas de Londres e Viena. Em 1738 foi nomeado ministro de Portugal em Londres. Tinha, nesse tempo, 39 anos de idade. Foi ocupar o lugar de Marco António de Azevedo Coutinho, que havia sido chamado ao reino para a Secretaria dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (52).

Londres foi a sua melhor escola, posto de observação e estudo. Estava, então, no início de sua vida pública. Nenhum outro país como a Inglaterra podia oferecer-lhe melhores ensinamentos. O capitalismo inglês expandia-se pelo mundo, atropelando o que encontrava em seu caminho.

(48) Domingues, Mário — O Marquês de Pombal O homem e a sua época, pag. 11. Lisboa, 1955.

(49) Ibidem.

(50) Cf. Testamento Político, pág. 10, cit. ed.

(51) Os nomes indicados por D. Luís da Cunha foram os seguintes. Carvalho e Melo para a Secretaria do Reino, Gonçalo Manuel Galvão de Lacerda, para a da Marinha, Marco António de Azevedo Coutinho continuaria na Secretaria dos Negócios Estrangeiros. Na Secretaria do Reino, porém, D. José I manteve Pedro da Mota e Silva, na da Marinha ficou Diogo de Mendonça Côrte Real

(52) Cf. Domingues, Mário — op. cit. pág. 34.

Sua estrutura econômica robustecia-se dia a dia. O capitalismo comercial transformava-se num gigantesco capitalismo industrial, preparando-se para ultimar a partilha política e econômica do mundo ultramarino.

Do seu miradouro de Londres, Pombal observava tôda a Europa, além da vida inglêsa. Desejava, certamente, que Portugal igualasse a prosperidade britânica. Via que a Inglaterra era senhora de um vigoroso comércio externo. Que possuía uma poderosa esquadra destinada à salvaguarda do seu tráfico colonial. A Inglaterra impunha-se ao mundo, como Portugal se impusera nos séculos XV e XVI. Carvalho sonhava com uma pátria rejuvenescida e modernizada. Sabia, melhor do que ninguém, que o poderio capitalista inglês advinha, sobretudo, dos despojos do patrimônio ibérico. A Inglaterra precipitava a decadência do império dos Braganças e da Casa espanhola de Borbon, que padeciam os mesmos males. O capitalismo inglês vinha-se cevando no ouro e nos diamantes do Brasil, preço da aliança anglo-lusa. Entre uma nova guerra com a Espanha e a amizade com a Inglaterra, o govêrno de Lisboa optou pelo mal maior, pagando caro a garantia da sua proteção. Portugal carecia de fôrças para fazer respeitar a sua neutralidade. O futuro marquês de Pombal ia, porém, aprendendo a conhecer melhor os "amigos" ingleses (53).

Os desmandos da Inglaterra prosseguiram. Carvalho chegou a ameaçar Walpole, primeiro ministro inglês, de proibir a entrada dos navios de seu país nos portos portugueses. Foi um alvoroço. O mercantilismo britânico ficou em pânico. Extinguir-se-ia, assim, a sua seiva mais vivificadora. Pombal pusera, pela primeira vez, o dedo na ferida. A maneirosa diplomacia inglêsa teria visto nesta ameaça de Carvalho o perigo de Portugal entrar no planejado Pacto de Família, aliando-se à França e à Espanha. Como o tráfico in-

(53) Cf. "Relações dos Gravames que ao Comercio e Vassallos de Portugal se tem inferido pela Inglaterra" (R B N L Col Pombalina, Códice 635).

glês assentava nos portos e rotas do Atlântico, a Inglaterra não podia, jamais, desfazer-se da "amizade" portuguesa (54).

Em outubro de 1742 o perspicaz diplomata português deixou a embaixada para regressar a Lisboa. Voltou com a idéia fixa de restituir, pelos processos britânicos, Portugal à sua antiga preeminência. O plano era o estabelecimento de uma poderosa empresa de comércio e navegação que competisse com o mercantilismo inglês. O projeto, porém, veio a esboroar-se na muralha da antipatia que D. João V nutria por Carvalho, cada vez mais agravada no mar da intriga palaciana (55).

A bisbilhotice da Côrte levou a realeza a incumbir Sebastião de Carvalho de uma missão em Viena. O que seus inimigos pretendiam era afastá-lo do reino. Partiu em dezembro de 1744. Sua missão girava em torno dos conflitos oriundos da subida de Maria Teresa ao trono do império alemão. O conflito, como se sabe, alastrara-se pela Europa, anunciando a crise social e política que iria abalar o absolutismo. A Santa Sé era uma das potências interessadas no conflito, devido à soberania temporal que exercia em grande parte da península itálica, onde o império alemão dominava vastos territórios. As Côrtes de Paris e de Madrid instigavam Benedito XIV a resistir à pressão de Maria Teresa. A luta pela sucessão da Áustria (1740-1748) convertia-se, assim, numa guerra européia (56).

Portugal, proclamara, todavia, a sua neutralidade. Em maio de 1744, Maria Teresa e o Papa mostraram-se dispostos a aceitar a mediação de D. João V. Para tratar desse delicado assunto foi escolhido Carvalho e Melo. Na Côrte de Viena generalizara-se a opinião de que o rei português queria com isso, prestar um serviço ao Vaticano. O futuro marquês de Pombal encontrou, portanto, um ambiente

(54) Ibidem

(55) Cf. Domingues, Mário — *op. cit.* págs. 50 e seg.

(56) Cf. Pingaud M. I. — *Guerre de la succession d'Autriche (1740-1748)*, in Lavisser-Rimbaud, t. VII, pags. 161 e segs. Paris, 1896

pouco acolhedor em Viena. O casamento de Sebastião de Carvalho, em julho de 1745, com Leonor Daun, jovem austríaca da confiança de Maria Teresa (57), e a morte de Filipe V de Espanha, um dos protagonistas do drama, favoreceram, entretanto, a missão de Pombal. A paz entre a Austria e a Espanha separava a França, tirando a importância ao conflito armado. Fernando VI, novo monarca espanhol, era casado com Maria Bárbara, filha dos reis portugueses. A intervenção de Maria Bárbara seria, ademais, a chave do problema do litígio entre Portugal e Espanha no caso da Nova Colônia do Sacramento. A reaproximação das monarquias ibéricas era, outrossim, mais uma arma de defesa contra as investidas do mercantilismo inglês. Carvalho pensaria, ainda, no prestígio internacional que alcançaria para si e para Portugal se concorresse para a paz entre a Espanha e a Austria.

Pelo tratado de Aix la Chapelle (1748), Francisco de Lorena, esposo de Maria Teresa, foi reconhecido imperador. A base do tratado foi a manutenção da situação territorial anterior à guerra. Apenas a Prússia lucrava, porque ficava com a Silésia. A França, deixando-se enredar pela política de Frederico II, concorreu para isso, levada pelo seu antagonismo à Casa d'Austria, agora bem mal cabido, visto que se levantava, mesmo em território alemão, o poder dos Hohenzollerns (58).

Terminada sua missão em Viena, Carvalho regressou a Lisboa a 3 de setembro de 1749 com o prestígio imensamente aumentado. O governo estava nas mãos de Pedro da Mota, velho e inválido, frei Gaspar da Encarnação e Alexandre de Gusmão. Este último tinha prevenções contra Carvalho e Melo. Na Corte, só a velha rainha Maria Ana manifestou por Sebastião de Carvalho alguma simpatia, que aumentara depois de o ver casado com Leonor Daun, sua compatriota.

(57) Cf. Domingues, M. — op. cit. pág. 64.

(58) Cf. Pingaud, M. L. — Guerre de la succession d'Autriche, pags 178 e seg.

De súbito, porém, o rei piorou e a rainha assumiu a regência. Finalmente, a 31 de julho de 1750 morreu D. João V. O horizonte desanuviou-se para Pombal. De súbito começou a girar a roda da fortuna em favor do homem que a inveja e as intrigas palacianas pretendiam aniquilar (59).

A morte de D. João V provocou uma mudança radical na política portuguesa. D. José subiu ao trono. Tinha 36 anos de idade. Não era nenhum gênio. Vivera sempre na meia sombra da Côrte. A 3 de agosto de 1750, três dias depois da morte de D. João V, deu-se um acontecimento decisivo para os destinos do reino e do império: a nomeação de Carvalho para Secretário de Estado do Reino (60).

Ia ter início o consulado pombalino. O que se pretendia era robustecer o princípio da autoridade até a supressão de tôdas as vontades. O Estado seria em Portugal a força motriz. Criar um Estado forte, capaz de se impor no quadro das relações internacionais, era a obsessão de Pombal. Elevando, porém, o absolutismo à sua mais alta expressão, caiu no despotismo, filosofia política que bem se harmonizava com a sua índole autoritária. O que desejava era colocar a força ao serviço do país e do rei que, para êle, simbolizava a nação. Dominando o soberano, dominou o reino e o império. Com isso inaugurou o govêrno autocrático. O terramoto foi o sinal telúrico de que soara a hora de iniciar a empresa de reposição do prestígio internacional. A partir de 1755, ano do terramoto e do estabelecimento da Companhia do Grão Pará e Maranhão, D. José I entregou a Pombal toda a direção dos Negócios do Reino. O despotismo pombalino foi pública e sistematicamente proclamado. Com êle a instauração do absolutismo real de direito divino

(59) Domingues, M. — op. cit. págs. 78 e seg.

(60) R. B. N. L. — Col. Pombalina, Códice 680.

(61), bem mais soberano que o da monarquia vizinha realçado por Jean Sarrailh (62).

A influência que teve a residência de Carvalho em Londres foi a principal razão de acender-se mais profundamente no seu ânimo a aversão pelos ingleses, povo que invejava e odiava. O retrato dos britânicos pelo próprio Pombal é de veras demonstrativo dessa desafeição (63).

O programa econômico do ministro de D. José I foi dominado por um pensamento constante, terrível obsessão: cortar as amarras que prendiam Portugal à Inglaterra, tirando-o das mãos dos comerciantes britânicos que medravam à sombra dos tratados de amizade. Pombal não foi, porém, o único a sentir o peso da situação vexatória da pátria. O conde de Tarouca, antes dele, numa carta escrita a Diogo Mendonça Corte Real, a 10 de dezembro de 1709, dizia: "os frutos que nascem em Portugal não podem ser navegados em navios portugueses" (64), sinal evidente do drama do melancólico mercantilismo dos Braganças.

Pombal, no entanto, estava resolvido a libertar a economia portuguesa das sujeições impostas pelo capitalismo estrangeiro. A defesa do reino e do império impunha-se. O impulso às manufaturas (65), a criação da Companhia

(61) Cf. Carvalho Freire de — op. cit. págs. 120 e segs.; Jacques, Paulo — op. cit. pag. 554; Domingues, M. — op. cit. págs. 79 e segs.; Rocha, Coelho da — op. cit. págs. 171 e segs.; Martins Oliveira — História de Portugal t. II, págs. 141 e segs. Lisboa 1879; Moncada, J. Cibral de — "O Século XVIII" na legislação de Pombal, in Estudos de História do Direito, vol. I págs. 83 e segs. Coimbra, 1948; Coelho, José Maria Latino — O Marquês de Pombal. Obra comemorativa do centenario da sua morte págs. 243 e segs. Lisboa, 1885.

(62) L'Espagne éclairée de la seconde moitié du XVIII siècle. Paris, 1954.

(63) "O caracter natural dos ingleses é cuidar cada individuo desta nação em enriquecer-se a si proprio, seja ou não o meio justo ou ilicito, porque em o concluindo ao fim que elle se propõe de enriquecer não se embaraça com a utilidade ou com o dano que pode causar ao seu Estado e muito menos ao estranho" (Dissertação sobre os graves males que ao commercio de Portugal se tem inferido pelo Parlamento e vassallos de Inglaterra, in R. B. N. L. — Cold Pombalina, Códice 677).

(64) A. H. U. — D. R. Maço 31.

(65) Cf. Dias, L. Fernando de Carvalho — História dos lanifícios (1750-1834). Documentos. I, Lisboa, 1958.

Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (66) e, bem assim, o estabelecimento das Companhias do Grão Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba (67), eram golpes certos que atingiam os interesses do capitalismo inglês.

Carvalho deparou, todavia, com um difícil problema : como introduzir no Brasil as fazendas que se manufacturassem em Portugal e como fazer o tráfico com os cabedais dos próprios comerciantes portugueses ? As fábricas existentes, que teria de reanimar, e outras que teria de estabelecer, seriam incapazes de competir com as estrangeiras, especialmente inglesas. Vedar a entrada das manufacturas da Inglaterra era, ademais, uma infração aos tratados. O meio seria proibir por lei a ida dos comissários ao Brasil e criar poderosas Companhias. As empresas unidas ao Estado e dirigidas pelos próprios vassallos do rei seriam formadas com os capitais nacionais. Fariam por sua conta as carregações para a colônia onde seriam negociadas as fazendas do reino. Os retornos seriam igualmente por conta delas ou dos habitantes do Brasil, e os produtos vendidos em Lisboa, em leilão público, a benefício dos interessados. Constituiriam, pois, um seguro canal por onde se faria um comércio nacional em lugar do que se achava estabelecido, português somente na aparência. Era a forma de fomentar a agricultura, a indústria e o comércio. De evitar, outrossim, a fuga do ouro para a Inglaterra. De obrigar o inglês a pagar em dinheiro o vinho português que bebia ou negociava.

Tinham razão os ingleses em temer as Companhias. A obra de Pombal escorraçou o intruso do reino e do império.

(66) Era uma arma contra os ingleses. Destinava-se, sobretudo, a estabelecer o equilíbrio entre o problema da escassez cerealífera, especialmente do trigo, e a abundância do vinho (Cf. Alvaro Moreira da Fonseca. As demarcações pombalinas no Douro vinhateiro, 3 vols. Ed. do Instituto do Vinho do Porto 1949, 1950 e 1951. Costa, Sousa Figuras e Factos Alto-Durienses. Frei João de Mansilha e a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Anais do Instituto do Vinho do Porto, 1953).

(67) A ação da Companhia de Pernambuco e Paraíba deve-se, em grande parte, a restauração econômica do nordeste brasileiro na segunda metade do século XVIII, assente na empresa agrária e mercantil

O pensamento dominante de Carvalho era pôr termo à vasalagem de Portugal e executar uma política econômica mais útil. O propósito era expulsar o hospede parasitário. Os protestos e representações, quer individuais, quer por via diplomática (68), de nada valeram para demover o propósito do déspota todo-poderoso. Pombal não admitiu o debate. Por isso não houve, na instituição das Companhias, polémica ou controvérsia. O que vigorou foi tão somente a sua vontade. A instituição das Companhias monopolistas era o meio mais eficaz para a reivindicação do comércio do Brasil para os nacionais. Figurava, ainda, no programa pombalino de renovação, a salvaguarda política do patrimônio da Coroa, no reino e no ultramar (69). Daí as investidas do ministro contra o poder dos jesuítas, no norte e no sul da colônia. As Companhias eram, portanto, o engenho mais convinável para a luta contra o mercantilismo estrangeiro e contra o poder político-econômico dos jesuítas no Brasil (70).

Pombal era um homem do seu tempo e o estabelecimento da Companhia era uma urgente necessidade da época. Era o homem adequado, com pertinácia e obcecação singulares e extraordinárias. Pessoa vagamente afidalgada e de haveres modestos, fêz-se um autócrata. Mudou as feições de Portugal, realizando a sua vontade. Pombal era, na verdade, quase alucinado pelo poder. A Companhia ajudou-o a realizar a sua obra em grande parte planejada em Londres. O clima da estação em que o déspota viveu é que o levou à criação da Companhia. Sebastião José de Carvalho e Melo, mais odiado que benquisto, era um homem profundamente humano na sua grandeza ou na sua pequenez. Veja-se, para isso, a sua farta correspondência (71). Era sobretudo ambicioso. Gostava de ser querido e amado. Di-

(68) Veja-se o capítulo — Os detratores

(69) Cf. Defesa do patrimônio da Coroa.

(70) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil

(71) Além dos Códices mencionados nesta tese, vejam-se as "Cartas e outras obras selectas do Marquez de Pombal", 2 vols. Lisboa, 1861.

vidia as pessoas em amigos e inimigos. Usava o poder quando era necessário, mórmente quando sentia perder a popularidade. Mantinha a autoridade num ambiente que lhe era hostil. Era um homem particularmente dotado, capaz de se aproveitar das circunstâncias. Déspota predestinado a ser grande pela sua vontade. Dir-se-ia que teve em suas mãos os destinos dos acontecimentos.

Pombal engrandeceu a Companhia e a Companhia abrihantou Pombal. Ambos se completaram. Simbiose quase perfeita. Mütuamente emprêsa e déspota se explicam. Não podemos entender um sem o outro, como não entendemos a sociedade se tirarmos o homem. É falsa a opposição — homem e sociedade. Fica sem sentido, igualmente, a gigantesca obra pombalina de fomento ultramarino, se lhe tirarmos a ação colonizadora da Companhia.

O mercantilismo senhorial, pré-pombalino, levou ao despotismo e à Companhia. O ministro de D. José I partiu, no entanto, de um aparelho nôvo. Desmontou um sistema orgânico, de há muito emperrado, e fêz outro. A nobreza de D. João V, já comerciante, ou foi eliminada pelo despotismo ou aderiu ao mercantilismo. Isso foi fator de decadência da aristocracia em Portugal. A arremetida contra os jesuítas acha-se paralela ao assalto às classes nobres. Pombal teria visto, seguramente, nessas fôrças sociais um terrível empecilho. O fomentismo, sobretudo colonial, no século XVIII, reclamava trânsitos e mercadorias. Esse problema, aliado à partilha política e econômica do Atlântico, elucida a forma pombalina de exploração do ultramar. Os problemas portugueses eram, contudo, diferentes. Assim a teorização e a prática foram igualmente diversas.

O ponto saliente residia, quer-nos parecer, na predominância da defesa do Brasil, de molde a assegurar-lhe a posse efetiva e o alargamento de suas fronteiras até às raías ajustadas no Tratado de Madrid. A instituição da Companhia representa, por isso mesmo, um admirável instrumento adequado ao serviço do fim em vista. Pombal aceitou a Companhia por ver nela o meio de fortalecer o seu despotismo

e o Estado absolutista, em nome dos interesses nacionais, contra os jesuitas e o capitalismo internacional.

Eram essas as condições do reino na véspera do estabelecimento da Companhia. É imprescindível, agora, averiguarmos a miserável situação do norte do Brasil anterior a 1755. Afigura-se-nos igualmente fundamental esse conhecimento preliminar. Impõe-se, por conseguinte, que remontemos à conjuntura regional da colônia no momento histórico da instituição da empresa pombalina.

b) A SITUAÇÃO DO NORTE DO BRASIL

Não é nosso intento apurar a fundo as consternativas condições das capitanias do norte do Brasil no comêço da segunda metade do século XVIII. Ao nosso propósito basta, tão somente, assinalar o grau de abandono em que o Estado do Grão Pará e Maranhão vivia na ante-véspera do estabelecimento da Companhia monopolista. Afigura-se-nos ser essencial e relevante êsse conhecimento preambular da delicada conjuntura regional.

Nem grande argúcia, nem um poder excepcional de visão nos parecem necessários para compreendermos o alcance de semelhante abordagem. É evidente que não cabe aqui, nas apertadas balizas do capítulo, um estudo em profundidade (1). Interessa-nos, apenas, focar o melancólico "mare-magnum" em que se encontrava essa imensa área geo-econômica do rico patrimônio ultramarino da Coroa. Nada mais que isso. Assim sendo, vejamos, sem nos determos no detalhe cronológico e na minúcia do fato, as diferentes cataduras dêsse gigante sonolento, ainda quase insensibilizado em 1755, ano da montagem da empresa colonial de Sebastião José de Carvalho e Mello.

O "processus" da conquista e integração do Atlântico brasileiro, da capitania de Pernambuco para o sul, no com-

(1), Para um estudo monográfico sério, acha-se, inédito, um imenso acervo documental nos arquivos de Lisboa (Arquivo da Câmara Municipal, Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Arquivo Histórico Ultramarino) e do Brasil — Manuscritos da Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional, Arquivo Público do Pará, Arquivo do Diretório Geográfico do Maranhão e Arquivo do Professor Ribeiro do Amaral da Biblioteca Publica de São Luís.

plexo da economia européia data do meado do século XVI. Antes disso, a obsessão da monarquia portuguesa consistiu em organizar em sólidas linhas as rotas oceânicas do seu incipiente capitalismo, fielmente representadas pelas "capturas" atlânticas do ouro novo africano e das especiarias asiáticas. Mais valiosas que quaisquer caminhos do Brasil eram, então, as grossas correntes de comércio das rotas da Senegâmbia, da Mina e do Cabo (2).

Todavia, com o diminuendo das carregações de tornaviagem das rotas atlânticas do ouro da Mina e da pimenta asiática, a realza voltou-se, decidida, para o nordeste brasileiro, montando, ali, uma lucrativa empresa agrária assente no cultivo e no comércio do açúcar. As capitânias do norte da colônia ficaram, porém, ao desabrigo durante largo espaço de tempo.

Na verdade, descoberto o Brasil, mais de um século decorreu sem que fôsse tentada a exploração sistemática das regiões amazônicas. É exato que em 1531 Diogo Leite chegou até à foz do Gurupí, e que Francisco Orellana, em 1539, desceu o rio Amazonas desde o Napo até a embocadura. É certo, outrossim, que em 1560 Lopo de Aguirre percorreu o rio-mar. De tais expedições, no entanto, não resultaram núcleos de colonização, como já o notou Artur Otávio Nobre Viana (3).

Malogradas as conhecidas tentativas dos donatários do Pará e Maranhão (4), os franceses de Jacques Rifault e Charles de Vaux prepararam o caminho para La Ravardière. Os

(2) Veja-se nossa tese de doutoramento — O capitalismo, vol. 1.^o Coimbra, 1963.

(3) Estudos sobre o Pará. Limites do Estado, pág. 5. Belém, 1899.

(4) O povoamento e colonização da capitania do Pará, nos termos das cartas de doação, devia ser feito por João de Barros e Aires da Cunha. O extenso quinhão de terras ia do Gurupí ao Amazonas (Cf. Cruz, Ernesto — O Pará dos séculos XVII e XVIII, in Anais do IV Congresso de História Nacional, vol. III, págs. 7 e seg. Rio de Janeiro, 1950; Sousa, A. Fausto de — Estudo sobre a Divisão Territorial do Brasil, in R. I. H. G. B., tomo XLIII, pág. 78; Berredo, B. Pereira de — Annaes Históricas, tomo I, Livro I, págs. 3 e seg. Florença, 1905.

intrusos regalaram-se em S. Luís até o comêço do século XVII, quando, em 1615, os portuguezes sob o comando de Alexandre de Moura e de Jerônimo de Albuquerque conseguiram desaninhar os intrometidos usurpadores do território maranhense que ocupavam. Ia, afinal, ter início a admirável epopéia da conquista e humanização da terra amazônica, progressivamente incorporada ao rico patrimônio ultramarino português, embora estivesse, então, sob o domínio politico dos Austrias espanhóis.

No dia 12 de janeiro de 1616 (5) Francisco Caldeira Castelo Branco, enviado do Maranhão por Alexandre de Moura, ancorou defronte da ponta de terra mais proeminente da baía do Guajará, que lhe pareceu ser o sítio geográfico mais estratégico para dar cobertura militar ao incipiente núcleo colonial que ia nascer. Dias depois, a 7 de março, feito o reconhecimento do terreno, Castelo Branco comunicou a alviçareira notícia do acontecimento a Jerônimo que foi por terra de Belém a São Luís, caminhando pelos mo de Albuquerque, por intermédio do alferes Pedro Teixeira. trilhos abertos pelos índios (6).

(5) Graças às investigações de Ernesto Cruz diretor da Biblioteca e Arquivo Público do Pará, não há mais dúvida sobre a data da fundação de Belém — 12 de janeiro de 1616. Veja-se a carta do capitão André Pereira, companheiro de jornada de F. C. Castelo Branco, comunicando ao rei Filipe III o heróico e repercutivo fato. O documento, em cópia fotostática e paleográfica, trazido da Biblioteca Nacional de Madrid por Ernesto Cruz, acha-se numa das vitrinas do Arquivo Público do Pará.

(6) Afigura-se-nos que a rota terrestre-fluvial organizada um século depois, partia da baía do Guajará, em Belém, subia o rio Guamá, passava a seguir por Ourém e Bragança e saía na costa maranhense junto ao Turiaçu. Esse caminho não existe mais. Pedro Teixeira levou dois meses para percorrê-lo — de 7 de março a 7 de maio, segundo afirma Ernesto Cruz (Cf. O Pará, pág. 13). A rota foi reaberta mais tarde. Em carta régia de 1º de março de 1725, dava a Coroa conhecimento a João da Maia da Gama da oferta feita por Luis de Moura para erigir uma casa forte no pórtio do Guamá, onde teria duas canoas prontas para levar a Belém a correspondência de S. Luís. Em janeiro de 1730, D. João V aprovou o correio estabelecido entre o Pará e Maranhão, para maior regularidade dos serviços públicos (Cf. Documento, in A. B. A. P. P., t. I, pág. 231, t. II, Doc. n. 32, págs. 52-55. Pará, 1902, t. VI, Doc. n. 238, págs. 268-269. Pará, 1907). Nos fins do século XVII, em 1686, já Gomes Freire de Andrada, governador do Maranhão e Pará, foi autorizado pela Coroa a empreender a abertura de um caminho de ligação de suas capitanias à da

Construído o forte do Presépio (7) e lançados os fundamentos da igreja de Nossa Senhora do Carmo, em 1626 quando a Ordem dos carmelitas calçados deu começo à edificação do primeiro convento da capitania do Pará (8), desdobraram-se novos e prometedores horizontes com a associação dos três elementos humanos da penetração continental: — o militar, o missionário e o mercador, forma original da colonização ultramarina dos povos europeus (9). Alargaram-se, então, as perspectivas com o estabelecimento da capitania do Pará, do domínio da Coroa, cujos limites seriam os da conquista portuguesa no norte do Brasil (10).

De 1616, ano da fundação da cidade de Belém, a 1621, ano da morte de Filipe III de Espanha, a capitania do Pará foi governada por capitães-mores sujeitos ao governo geral do Brasil ou, consoante o caso, diretamente ao governo do reino. No entanto, Filipe IV, monarca que subiu ao trono espanhol por morte de seu filho, em vista do desenvolvimento das capitanias do norte, permanentemente ameaçadas

-
- Bahia Ignoramos, no entanto, o trajeto planejado (Cf. Albuquerque Maria Izabel de — Quatro documentos do Arquivo Histórico Colonial in A IV C H N Vol. III, págs. 507 e segs. Rio de Janeiro, 1950)
- (7) No forte do Castelo acha-se, hoje, uma das unidades de infantaria do nosso exército, sob o comando de um capitão. O "Presépio" é, devese, um estratégico miradouro sobre a baía do Guajará, dominando os principais "furos" de entrada do eixo da cidade de Belém.
- (8) Cf. Cruz Ernesto — Igrejas de Belém — Edição Comemorativa do Sexto Congresso Eucarístico Nacional, pag. 9 — Belém, 1953.
- (9) Veja-se o capítulo — As variantes mercantilistas — a forma portuguesa.
- (10) Cf. Braga, Theodoro — A Fundação da Cidade de Nossa Senhora de Belém do Pará — Estudos e Documentos, págs. 12 e seg. — Pará, 1908. Assumptos da Hist. do Pará, in R I H G P vol. VII, págs. 79 e segs. — Pará, 1932. Muniz, Palma — Município de Ourém — Estudo de limites e apontamentos históricos, pág. 111 — Pará, 1925; Colonização e imigração no Estado do Grão Pará (1616-1916), págs. 15 e seg. — Belém, s. d., Baena, A. L. Monteiro — Compêndio das Frs. da Província do Pará. Que compreende os Fastos da gente Lusitana desde que Francisco Caldeira de Castelo Branco lançou os alicerces da Província do Pará até que esta aderiu ao Systema Brasileiro, págs. 14 e seg. — Pará, 1938. Cruz, Ernesto — O Pará, pág. 10. Aspectos geo-sociais do Município, págs. 19 e 132. Rio, S. Paulo, 1945. Noções de História do Pará, pág. 38 — Belém, 1932. Reis, Arthur Cezar Ferreira — A Amazônia, de área em ser a região humanizada, in Geografia do Brasil. Grande Região Norte, vol. 1, pág. 2 — Ed. do Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1959; Guajará, Barão de



pelo intruso estrangeiro (11), achou que devia preocupar-se mais com a defesa da imensa e rica área geo-econômica, parte integrante do seu patrimônio colonial.

Com semelhante diligência foi, então, estabelecido o Estado do Maranhão, por carta régia de 13 de junho de 1621, composto pelas capitanias do Pará e Maranhão. Esse enorme território abrangia, sumariamente, a área hoje ocupada pelos Estados do Pará, Maranhão, Amazonas, Piauí, parte do Ceará, a porção setentrional de Mato Grosso e Goiás, e os territórios do Acre, Rondônia, Rio Branco e Amapá (12). Foi esse quinhão da América portuguesa que a Coroa espanhola julgou conveniente desligar da jurisdição geral do Brasil. O primeiro governador do novo Estado foi Francisco Coelho de Carvalho, fidalgo português da Casa Real. Nomeado com a patente de capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, tomou conta da administração em 3 de setembro de 1626. Para o governo subalterno da capitania do Pará foi nomeado capitão-mor Manoel de Souza d'Eça. Jacome Raimundo de Noronha foi guindado ao cargo de provedor-mor da Fazenda do novo Estado, e frei Christovão de Lisboa, religioso capucho de Santo António,

— História Colonial do Pará, in R S F P, tomo I, fasc. IV, págs. 153 e segs. Belem, 1895, Azevedo, J. Iúlio de. Quadro da vida Paraense no século XVII. Idem, págs. 57 e segs. Nota sobre a verdadeira data da fundação do Pará. Idem, págs. 69 e seg. Barata, Manoel — As primeiras ruas de Belém, in R I H G P, vol. VI, págs. 247 e segs. Pará, 1931. A Jornada de Francisco Caldeira de Castello Branco. Fundação da Cidade de Belém, págs. 2 e seg. Belem, 1916, Ribeiro, M. Braga. Notas Históricas. A "Rua dos 48", in R I H G P, vol. VII, págs. 107 e segs. Veríssimo, José. O Pará em 1900. Ethnographia, págs. 3 e seg. Pará, 1900, Almeida, Cândido Mendes de. Memórias para a Hist. do extinto Estado do Maranhão, cujo território compreende hoje as Províncias do Maranhão, Piauí, Grão Pará e Amazonas, pág. 13. Rio de Janeiro, 1874, Porto, Arthur — Fundação da cidade paraense e outros aspectos da História do Brasil, págs. 104 e seg. Rio de Janeiro, 1938, Baena, Manuel — Informações sobre as Comarcas da Província do Pará, págs. 15 e seg. Pará, 1885, Vianna, Arthur O Nobre — op. cit. pag. 6, Hurley, Jorge — Belém do Pará sob o domínio português (1616-1823), pag. 16. Belém, 1940.

(11) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

(12) Veja-se o mapa — O Estado do Grão Pará e Maranhão

provido no emprêgo de comissário do Santo Officio e visitador eclesiástico nas duas capitanias. A cidade de São Luís, residência dos governadores e capitães-generais, ficou sendo a cabeça do Estado (13).

Com a elevação da capitania do Pará à categoria de Estado com a do Maranhão teve início uma segunda etapa experimental da conquista e colonização da Amazônia. O ato político da realza constitui expressiva mostra da necessidade que havia de se defender essa vasta área geo-econômica, pertencente ao patrimônio da Coroa, das investidas imperialistas das grandes potências sequiosas por organizar em sólidas linhas as rotas de comércio no Atlântico Sul-americano. A criação do Estado seguiu-se, na linha de salvaguarda, a arremetida contra o intruso estrangeiro. Conquistada a confiança e amizade dos tupinambá e pacajá, consolidou-se a preponderância da penetração continental portuguesa com as vitórias militares sobre os holandeses, franceses e ingleses fortificados em Muturu, Mariocai, Mandiatuba, Camau e Terrego. Embora sob o domínio dos Filipes, Portugal alargava, assim, as fronteiras de sua colônia americana, em que a célebre expedição de Pedro Teixeira (14), entre 1637 e 1639, caracteriza, fielmente, o propósito político

- (13) Cf. Baena — *Compêndio das Frases* ... pág. 226; Braga, Theodoro — *A Fundação* ... pág. 14; Guajará, Barão de — *Hist. Colonial do Pará*, págs. 46 e seg.; Studart, G. — *Descrição Geographica do Maranhão*, in *R S E P.* tomo I, fasc. IV, págs. 185 e seg. Belém, 1895. Reis, Arthur Cezar F. — *A Amazonia* ... in loc. cit. pag. 2. Bettendorf, P. — *Crônica da Missão dos Padres da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão*, in *R I H G B.* tomo LXXXII, I, pág. 50. Abreu, J. Capistrano de — *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*, pág. 122. Cruz, E. — *Noções de História do Pará*, pág. 38. Belém, 1932. Ourique, Jacques — *O Estado do Pará na Exposição Nacional do Rio de Janeiro em 1900*, pág. 5. Rio de Janeiro, 1908. Viana, Arthur — *Pontos de História do Pará*, págs. 23 e seg. Belém, s.d., Hurley, J. — op. cit. pág. 55. Amaral, J. Ribeiro do — *O Maranhão no Centenário da Independência (1822-1922)*, págs. 4 e seg. São Luís, s.d., Silva, Joaquim Caetano da — *L'Oyapoc et l'Amazonie*, págs. 11 e seg. Paris, 1899.
- (14) Cf. Cortesão, Jaime — *O significado da expedição de Pedro Teixeira à luz de novos documentos*, in *A IV C H N.*, vol. III, págs. 169 e segs., Rio de Janeiro, 1950; Leão, Melo — *Descobrimento dos Rios do Amazonas*, págs. 291 e segs. São Paulo, 1941.

da Coroa no sentido de garantir as comunicações com a rica zona de Cusco, interessada em ligar através da via fluvial amazônica a cidade de Belém aos mercados castelhanos do Perú (15).

A conquista e humanização da terra ignota era, porém, tarefa arriscada e dispendiosa. Não admira, portanto, que o Estado durante o domínio espanhol ficasse em elevado grau de abandono. Uma ou outra ação isolada indicava, contudo, que o gigantesco organismo ainda vivia.

Com a revolução portuguesa de 1.º de dezembro de 1840 e consequente aclamação de D. João IV, a Coroa resolveu inaugurar uma nova etapa experimental no processo colonizador das terras do norte do Brasil. Com efeito, pelo diploma de 23 de fevereiro de 1852, a realza pôs fim ao Estado do Maranhão desligando a capitania do Pará, até aí sujeita à jurisdição dos governadores e capitães-generais residentes em São Luís. O ato, todavia, não produziu os efeitos que certamente se esperavam. A separação das duas capitanias abria uma enorme brecha que ameaçava ainda mais o desejado patrimônio. Por isso mesmo a monarquia, embaraçada no cipoal dos malefícios oriundos de tal frustração, julgou conveniente tornar a reunir num só governo as capitanias do Pará e Maranhão. Pelo ato régio de 1854, D. João IV reorganizou o Estado nos mesmos moldes de 1621. Em 1751 a capital do Estado passou, porém, a ser a cidade de Belém. Afinal, por decreto régio de 20 de agosto de 1772, separaram-se novamente os governos das duas capitanias (16).

(15) Veja-se "Legenda do Mapa" da viagem de Pedro Teixeira ao Amazonas, datada de 1637, in C.M.E.A.H.U., n. XVI.

(16) Cf. Berredo, B. P. de — *Annaes Históricos*, vol. I, págs. 99 e seg.; Florença, 1905; Cruz, Ernesto — *Noções de Hist. do Pará*, págs. 38 e seg.; Belém, 1937; Ourique, J. — op. cit., págs. 5 e seg.; Viana, Arthur — op. cit., pág. 23; Baena, A. L. Monteiro — *Compêndio das Frases...*, págs. 234 e seg.; Ribeiro, M. Braga — *Estado Geral do Maranhão e Grão Pará*, in "Fôlha do Norte", 136-1919, Belém. Muniz, Palma — *Capitanias no Grão Pará*, in "Diário Oficial" do Estado do Pará, 1.º de janeiro, Belém, 1920. Almeida, C. Mendes de — *Memórias para a História do Extinto Estado do Maranhão*, t. I, págs. III e seg. Rio de Janeiro, 1860.

Observe-se, pois, que a Coroa separava ou reunia as capitanias de acôrdo com as circunstâncias. A convergência de interesses políticos, militares e econômicos condicionava a ação ultramarina da realza. É natural que assim fôsse. O estabelecimento do Estado era uma experiência colonizadora. Outrossim, a mudança da sua sede da cidade de S. Luís para Belém, em setembro de 1751, no governo do capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão de Pombal (17), constitui sinal evidente das preocupações da monarquia. A defesa do patrimônio e a obra de conquista e colonização aconselhavam semelhante arbítrio. Belém, como capital do Estado, seria transformada num centro de irradiação colonizadora da ignota e enigmática região amazônica ainda selvagem, apesar da admirável ação missionária das diferentes Ordens (18).

- (17) Foi o 19.º governador e capitão-general do Pará. Tomou posse do governo em 24 de setembro de 1751 e deixou a administração em 2 de março de 1759. Fê um dos períodos governativos de maior importância para a história paraense (Cf. Catálogo da Correspondência dos Governadores e Capitães-Generaes do Pará com o Governo da Metrópole, in A.B.A.P.P., tomo IV, págs. 323-372, Pará, 1905).
- (18) Sobre a ação missionária na Amazônia, vejam-se os estudos seguintes: Vasques, Fernando — Conquistas e Colonização do Pará, Lisboa, 194, Leite, Serafim — História da Companhia de Jesus no Brasil, t. III, onde se acha um mapa da expansão dos jesuítas no norte do Brasil, Rio de Janeiro, 1938, Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil (1549-1760), Rio de Janeiro, 1955, O Colégio de S. Alexandre e a Igreja de S. Francisco Xavier de Belém do Grão Pará, in R. S. P. H. A. N., vol. VI, págs. 221 e seg., Rio de Janeiro, 1942, Leis das Missões do Estado do Maranhão e Pará, in A. P. R. A. B. P. M., Papéis Avulsos, Bateadordf, Pe. J. Fellippe — Chronica da Missão da Companhia de Jesus em o Estado do Maranhão, Lisboa, s. d. (Acha-se publicada in R. I. H. G. B., vol. LXXII, P. I., Rio de Janeiro, 1910); Pinto, Pe. J. de Moraes da Fonseca — História da Companhia de Jesus da Província do Maranhão e Pará, Lisboa, 1759, Azevedo, J. Lucio de — Os Jesuítas no Grão Pará, Coimbra, 1930, Cartas do Pe. Antônio Vieira, 3 vols., Coimbra, 1925-1928, História de Antonio Vieira, t. I, Lisboa, 1931, Dezenove Cartas ineditas do Padre Antonio Vieira, in B. S. C. A. C. I., vol. X, Coimbra, 1915-1917, Moraes, Melo — História dos Jesuítas, 2 vols., Rio de Janeiro, 1872.; Vieira, Pe. Antônio — Obras Ineditas, tomos I-III, Lisboa, 1856-1857, Sermoes, vol. VIII, Lisboa, 1908, Wermers, Pe. M. M. — O Estabelecimento das missões, em melitas no Rio Negro e no Solimões (1695-1711), Comunicação apresentada ao IV Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros, realizada na Bahia em agosto de 1959, Moraes, Pe. José de — História da Companhia de Jesus na extinta Província do Maranhão e Pará,



Em 1755, portanto, quando foi instituída a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, as capitanias do norte da colônia formavam um "Estado" com um governo delegado pela metrópole. Desde setembro de 1751, com a mudança da capital para Belém, o "Estado" deixou de ser "do Maranhão e Pará", para ser "do Grão-Pará e Maranhão".

Apesar da criação do "Estado", cada capitania tinha, entretanto, uma certa autonomia administrativa. Os governadores eram delegados imediatos da Coroa. A sujeição dos capitães-mores das capitanias subalternas à jurisdição dos capitães-gerais das capitanias gerais era, de certo modo, amenizada pelos Regimentos e Cartas Régias que disciplinavam a administração da colônia. Como delegados imediatos da realza, os capitães-mores do Maranhão não governavam a capitania em completo estado de dependência dos capitães-gerais do Pará. Ambos governos tinham, com efeito, seus Regimentos especiais (19). Mantinham, outrossim, correspondência com a Coroa ou com o Conselho Ultramarino, prestando contas diretamente ao rei ou ao seu ministério (20). A Coroa, por sua vez, dirigia-se aos capitães-mores e aos capitães-gerais com a mesma largueza. Uma ou outra vez, consoante as circunstâncias, é que o governo de Lisboa determinava certa subordinação da governança de S. Luís ao capitão-general estante em Belém (21). Um e outro, porém, eram delegados imediatos da realza de quem recebiam ordens e a quem prestavam inteira obediência. O mesmo sucedia às administrações das capitanias in-

Rio de Janeiro, 1860. Ferreira, Arnaldo — *Jesuítas do Maranhão e Grão Pará*. S. Luís, 1955. Abbeville Pe. Cláudio — *História da Missão dos Padres Capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhanças*. Maranhão, 1874.

- 19) Cf. "Regimento dos Senhores Capitães-Generaes do Estado do Grão Pará", "Regimento dos Secretarios do Estado, aqui de novo transcrito de Ordem do Ilmo. Exmo. Snr. João Pereira Caldas, Governador e Capitão General do mesmo Estado que delle tomou posse em 21 de Novembro de 1772" (A P P C M — Códice n. 1083).
- 20) Cf. "Correspondência dos Governadores com a Metrópole" Idem, Códices ns. 695, 696, 697 e 698.
- 21) Cf. "Correspondência da Metrópole com os Governadores" Idem, Códices ns. 665, 666, 667, 668, 673 e 674.

corporadas ao Estado do Brasil, em que cada capitania geral era, de certa maneira, um pequenino "Estado" (22). Era natural que houvesse exceções impostas pelas conjunturas regionais. Minas, S. Paulo, Mato Grosso e Goiás, por exemplo, como se sabe, durante algum tempo estiveram sujeitas à jurisdição dos vice-reis e capitães-generais do Rio de Janeiro (23). Geralmente, porém, nas capitanias da Coroa, os governadores tratavam diretamente com a Côrte.

O ato político da realza, criando o Estado do Grão Pará e Maranhão, deve-se, sem dúvida, à imperiosa necessidade de defesa mútua contra o inimigo comum. A junção das duas capitanias deu maior vigor às disputadas áreas geográficas do norte da colônia que reclamavam proteção. Outrossim, a escolha da cidade de Belém para sede do Estado aumentou consideravelmente a eficácia administrativa pelo melhor entendimento das circunscrições. Capitães-generais e capitães-mores deram-se melhor, sem que êstes ficassem inteiramente jurisdicionados ao govêrno do Pará, uma vez que eram da delegação direta do monarca. Vejam-se, por exemplo, os mencionados códices manuscritos da correspondência da metrópole com os governadores e dêstes com a Côrte. Os capitães do Maranhão, sendo delegados do rei sòmente podiam ser afastados do cargo pelo soberano ou com o seu consentimento. Nunca pelo bel-prazer dos capitães-generais do Estado. Uns e outros exerciam poder incontestável dentro do território das respectivas capitanias, desde que a governança fôsse concordante com os preceitos régios (24).

(22) Cf. Silva, J. M. Pereira da — *História da Fundação do Império Brasileiro*, t. I, pag. 98. Rio de Janeiro, 1870. Paulino Jacques — *O Estado do Brasil no Século XVIII*, Inscrito historico-juridico, in A IV C H N vol. III, págs. 562 e seg. Rio de Janeiro, 1950.

(23) Paulino, J. — *Ibidem*. Veja-se ainda — D H B N R J vol. IV, pág. 396. Rio de Janeiro, 1928.

(24) *Ibidem*, vide ainda: Vasconcelos, Diogo de — *Linhas Gerais da administração colonial*, in A 1º C H N vol. III, págs. 287 e seg. Rio de Janeiro, 1916. Mourão, J. M. de Carvalho — *Os Municípios, sua importância política no Brasil Colonial e no Brasil Reino*. Idem, págs. 302 e seg.

Os portugueses, em sua expansão colonizadora para o norte da colônia, transformaram o Forte do Castelo num admirável baluarte de defesa da região. A escolha foi a melhor possível. Adveio da sua importância estratégica em relação ao feixe fluvial amazônico, que se oferecia à penetração continental. O sítio era um autêntico abrigo. Além de descortinar um largo e fácil horizonte de acesso a toda a Amazônia interior, através da utilização dos "furos" de Breves, permitia a ligação por terra com a capitania do Maranhão. Semelhante tessitura redobrava, evidentemente, a cobertura militar do Estado, ao mesmo tempo que facilitava a conquista e valorização da terra. A mudança da capital para a cidade de Belém foi, manifestamente, um dos atos administrativos de maior perceptibilidade de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, cujo governo descortinou novas e risonhas esperanças para a Amazônia, graças à consonância com a ação fomentista da política ultramarina do despotismo pombalino.

São Luís, às margens da baía de São Marcos, entre os estuários do Bacanga e do Anil, era a segunda cidade do Estado do Grão Pará e Maranhão. A maneira de Belém, funcionava como metrópole comercial e administrativa da capitania.

Iniciada a colonização no começo do século XVII, vieram logo os desenganos. A natureza era deveras agressiva. Grangeada a confiança e amizade dos indígenas tupinambá, graças à ação missionária das Ordens, impunha-se conquistar e humanizar a terra, paradoxalmente hostil e generosa. Hostil pelo condicionalismo físico avessado. Generosa pela abundância de alimentos e de água na floresta.

A vastíssima área geográfica sob a alçada do Estado do Grão Pará e Maranhão apresenta uma incontestante uniformidade corpórea, apesar das características variantes regionais. A extensa planície sedimentar constitui o aspecto mais típico e o traço morfológico mais figurativo. É formada em sua maior parte por terrenos terciários e, em menor porção, por depósitos quaternários e aluviões recentes. Essa

vasta planície singulariza o relevo da Amazônia. Outra característica é a farta rede hidrográfica composta por grande número de rios, igarapés, furos e lagos. Os trechos dos rios entre as corredeiras são geralmente navegáveis por pequenas embarcações que facilitam, sobremaneira, a penetração continental e a atividade do colonizador. A floresta equatorial, espessa e frondosa, com enorme porção de espécies botânicas de alto porte, que chegam a atingir cinquenta metros, é o traço mais importante da paisagem. Nos limites da exuberante mata, e mesmo dentro de sua área, encontram-se outras formações vegetais bem mais humildes, representadas pelas ocorrências campestres, nas quais se compreendem os campos limpos, os cerrados e os chavascals, que caracterizam a fisionomia vegetativa de Marajó, do alto Rio Branco, do Amapá e do Baixo Amazonas. Um clima equatorial super-úmido completa o quadro físico da região, onde terras firmes revezam com várzeas e igapés (25).

Semelhante roupagem condicionou, como não podia deixar de acontecer, o povoamento e os gêneros de vida das populações. A adversidade oriunda da implacável natureza dificultou enormemente a ação colonizadora. A fartura de alimentos vegetais e animais, bem como de água, susten-

(25) Carvalho, Delendo de — Visão Geográfica, in Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, vol. 1, Grande Região Norte, pags. 27 e segs. Edição do IBGE, Rio de Janeiro, 1957. Pires, Jurandyr — Panorama econômico, Idem, pág. 47. Guerra, A. Teixeira — Grande Região Norte, Idem, pags. 55 e segs.; Reis, Arthur Cezar Ferreira — A Amazônia de área em ser a região humanizada, in Geografia do Brasil, Grande Região Norte, vol. 1, págs. 1 e segs. Ed. do CNR, Rio de Janeiro, 1959. Camargo (Felisberto) e Guerra (A. Teixeira) — A Região Amazônica, Grande Região Fitogeográfica Pluviusilvae da América do Sul, Idem, págs. 11 e segs.; Guerra, A. Teixeira — Estrutura Geológica, Relevo e Litoral, Idem, págs. 17 e segs.; Galvão Marillia Velloso — Clima da Amazônia, Idem, págs. 61 e segs.; Kuhlmann, Edgard — Tipo de vegetação, Idem, págs. 112 e segs.; Soares, Lúcio de Castro — Hidrografia, Idem, págs. 178 e segs.; Guerra (A. Teixeira) e Valverde (Orlando) — Tipos de solo e suas utilizações agrícolas, Idem, págs. 195 e segs.; Cruls, Gastão — Plantas Aromáticas da Amazônia, in Digesto Econômico, n. 39, pags. 131 e segs., fevereiro, S. Paulo, 1948; A Região Amazônica, Idem, n. 29, págs. 49 e segs., abril, 1947, Brasil, R. Pereira — Madeiras da Amazônia, Idem, n. 4, págs. 51 e segs., março, 1945.

tando variadíssima fauna terrestre e aquática, ofereceu abundante caça e pesca ao homem. Dir-se-ia que essa importante fonte de riqueza da Amazônia embrandeceu as populações adventícias.

A coleta das “drogas do sertão”, a pesca, a caça, o plantio itinerante nas terras firmes e nas várzeas, e uma rudimentar pecuária nos campos naturais, constituíam a incipiente economia regional. A heterogeneidade das espécies botânicas tornava difícil e anti-econômica a exploração da floresta. Não obstante, foi na espessa mata equatorial que o colono encontrou a melhor forma de atividade econômica assente na mão-de-obra nativa. Cacau, baunilha, salsaparilha, canela, resinas, madeiras duras, vegetais gomíferos e oleosos representavam, então, a grande riqueza nativa que se abria à avidez do elemento branco, que havia chegado disposto a conquistar e humanizar a terra ignota.

O Maranhão, com eixo geográfico no vale do Mearim, no “Meio Norte” do Estado, apresentava em 1755, quando foi constituída a Companhia pombalina de comércio e navegação, o mesmo drama. A economia era, igualmente, elementaríssima. Região de característica transição entre a Amazônia e o Nordeste, aspecto que se evidencia na roupagem florística e no regime de águas, apresenta uma vasta rede de rios perenes que correm em vários sentidos. Destaca-se a Guiana Maranhense com o Gurupí, Maracassumé e o Turiaçu, três rios com nascentes no chapadão central. As bafas conjugadas de São Marcos e São José apresentam o aspecto de vasto estuário dos rios Itapecuru e Mearim, engrossando, este último, nas proximidades de sua embocadura, pelas águas do Pindaré e do Grajaú. Todos esses rios ofereceram franca navegabilidade aos colonos que, já no fim do século XVI, em plena vigência do chamado “ciclo do couro”, começaram a devassar o sertão maranhense. Mais para leste abre-se, generoso, o delta do Parnaíba, outra valiosa via fluvial de penetração. As matas equatoriais e úmidas, prolongamento da floresta amazônica, com suas numerosas espécies de palmáceas de produção abundante,

com buritizais formando ilhas de mato nos baixos campos cerrados e nas proximidades e cabeceiras dos brejos, proporcionaram ao homem uma desalinhada economia assente na riqueza expontânea das plantas fibrosas, aromáticas, tintoriais, resinosas, oleígenas, leitosas e medicinais. A caça (jacarés e peles de gato maracajá) e pesca no litoral, nos rios e lagos completavam a rusticidade da vida econômica (26).

Apesar dêsse "Eldorado" vegetal e animal, os colonos lutavam tenazmente para subsistir. Criado, como vimos, por motivos políticos de defesa de um patrimônio da Coroa o Estado do Grão Pará e Maranhão permaneceu, no entanto, até os meados do século XVIII, quase inteiramente esquecido pela realza. A inexistência de atividade econômica multiplicadora de riqueza social obrigava cada família a abastecer-se a si mesma. Dir-se-ia que o norte do Brasil estava condenado à ruína. A forma que o Estado encontrou para evitar que os colonos perecessem de inanição e vacuidade consistiu na organização do trabalho escravo assente na mão-de-obra nativa. Os indígenas eram os senhores das "drogas dos sertões". Deitar-lhes, pois, a mão, equivalia à drenagem da riqueza da floresta. Daí a caça ao

(26) Cf. Paxeco, Fran — O Maranhão. Subsídios históricos e corográficos, págs. 135 e segs. São Luis, 1912, Maranhão (de autor anônimo), págs. 17 e segs. Edição do Departamento Estadual de Estatística do Maranhão. São Luís, 1948, Lago, Bernardo Pereira do — Estatística Histórica e Geográfica da Província do Maranhão, págs. 16 e segs. Lisboa, 1822, Fernandes, J. Silvestre — Os semi-deltas do Noroeste Maranhense, in R. G. H. D. R. G. M., págs. 73 e segs., n. 2, Ano II, São Luís, 1947, Bispo, Sousa — A Ilha do Maranhão. Idem, págs. 141 e segs., Fialho, Olímpio — Bacia Hidrográfica do Rio Corda. Idem, págs. 125 e segs., Soares, Wilson — O Porto de São Luiz. Idem, n. 3, ano III. S. Luis, 1950, Bogéa, Antenor — A ligação dos rios Farinha e Grajaú. Idem, págs. 43 e segs. Reis, I. G. dos — O Rio Parnaíba, págs. 75 e segs., Lisboa, Alfredo — Portos do Brasil, págs. 119 e segs. Rio de Janeiro, 1926, Gonçalves, José Barboza — Portos do Brasil, págs. 143 e seg. Rio de Janeiro, 1912.

índio como desalmada e inexorável forma de subsistência (27).

A valorização econômica desse imenso quinhão do patrimônio colonial português afigurava-se, porém, tarefa bem mais difícil que a conquista política. A humanização da paisagem e o aproveitamento útil da terra eram problemas de solução mais trabalhosa, como já o notou Arthur Cezar Ferreira Reis (28). A enorme área geográfica do Estado, embora fértil, pouco produzia devido à escassez crônica de braços para a agricultura.

O gigantesco organismo bocejava numa melancólica indolência oriental. O Estado era uma região geo-econômica extensíssima e sobremaneira rica, mas sua riqueza jazia em bruto na fertilidade da terra que só com trabalho se podia aproveitar e valorizar. Cabisbaixa, humilde e modesta, a porção setentrional da colônia vivia abandonada à sua própria sorte. Muita terra e poucos braços. Diversidade de abundância, terra generosa e farta, mas ainda aberta a amplíssimas possibilidades econômicas.

No comêço do govêrno do capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em setembro de 1751 (29), o Estado era ainda uma área miserável, debruçada sobre si mesma. Organismo econômico convalescente, parecia conado à estagnação, para não dizermos ao decesso. O grande abandono era deveras contristador. O "titã" debatia-se em amargosa situação de abatimento. A angústia fazia-se presente em todos os setores da vida. A aflitiva crise de mão-de-obra caminhava parelhamente com a acabrunhada

(27) O Arquivo Público do Pará guarda informativo manancial manuscrito sobre os "descimentos" de índios. Vejam-se por exemplo, os códices 907 (A.D.R.I.M.) de 1772 a 1782, e 926 (R.G.) de 1750 a 1820.

(28) Cf. A Amazônia vista pelo Dr. Alexandre Rodrigues Ferreira. Separata do B.S.G.L., julho-setembro, 1957, pág. 327. Amazonia, un espacio tropical. Separata do n.º 82-83 da Revista Estudios Americanos. Sevilla, 1958. Introdução ao Estudo da Economia Amazônica, in Digesto Econômico, ns. 33 (págs. 58 e segs.) e 37 (págs. 77 e segs.) agosto e dezembro, S. Paulo, 1947.

(29) Cf. Códice n.º 934 R.P.H.M. — Reinado de D. José I (1750-1768), in A.P.P.C.M.

índio como desalmada e inexorável forma de subsistência (27).

A valorização econômica desse imenso quinhão do patrimônio colonial português afigurava-se, porém, tarefa bem mais difícil que a conquista política. A humanização da paisagem e o aproveitamento útil da terra eram problemas de solução mais trabalhosa, como já o notou Arthur Cezar Ferreira Reis (28). A enorme área geográfica do Estado, embora fértil, pouco produzia devido à escassez crônica de braços para a agricultura.

O gigantesco organismo bocejava numa melancólica indolência oriental. O Estado era uma região geo-econômica extensíssima e sobremaneira rica, mas sua riqueza jazia em bruto na fertilidade da terra que só com trabalho se podia aproveitar e valorizar. Cabisbaixa, humilde e modesta, a porção setentrional da colônia vivia abandonada à sua própria sorte. Muita terra e poucos braços. Diversidade de abastança, terra generosa e farta, mas ainda aberta a amplíssimas possibilidades econômicas.

No começo do governo do capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em setembro de 1751 (29), o Estado era ainda uma área miserável, debruçada sobre si mesma. Organismo econômico convalescente, parecia conado à estagnação, para não dizermos ao decesso. O grande abandono era deveras contristador. O "titã" debatia-se em amargosa situação de abatimento. A angústia fazia-se presente em todos os setores da vida. A aflitiva crise de mão-de-obra caminhava parelhamente com a acabrunhada

(27) O Arquivo Público do Pará guarda informativo manancial manuscrito sobre os "descimentos" de índios. Vejam-se, por exemplo os códices 907 (A.D.R.J.M.) de 1772 a 1782, e 926 (R.G.) de 1750 a 1820.

(28) Cf. A Amazônia vista pelo Dr. Alexandre Rodrigues Ferreira. Separata do B.S.G.L., julho-setembro, 1957, pág. 327. Amazônia um espaço tropical. Separata do n. 82-83 da Revista Estudos Americanos. Sevilha, 1958. Introdução ao Estudo da Economia Amazônica, in Digesto Econômico, ns. 33 (págs. 58 e segs.) e 37 (págs. 77 e segs.) agosto e dezembro, S. Paulo, 1947.

(29) Cf. Códice n. 934 — R.P.H.M. — Reinado de D. José I (1750-1768), in A.P.P.C.M.

conjuntura político-social. A terra era um autêntico deserto : desconhecido, bravo, inexplorado. A Amazônia era uma região perdida. Isolada de todos os lados por florestas ignotas e enigmáticas, lutava com dificuldades de contacto entre si e, bem assim, com outras regiões vizinhas. Viviam desamparada. As distâncias não eram medidas em quilômetros mas, sim, em dias e meses de viagem. Tudo era penoso e problemático. Não é difícil calcular o drama daquelas gentes, as necessidades que sofreram e a fome que certamente suportaram. A luta contra a selva foi uma constante na história da colonização dessa meândrica região brasileira. A economia, de reduzido rendimento, obrigava o homem, o índio sobretudo, a caminhadas diárias para a efetivação de um trabalho insignificante. Assim sendo, o colono mal produzia para si e para a sua família, muito menos para a coletividade. A conquista da terra sob o aspecto vital da valorização econômica, vinha-se desenvolvendo num ritmo sobremaneira insatisfatório. Vejam-se, por exemplo, as representações dirigidas à rainha D. Maria I, onde se encontram informativos subsídios sobre o carecente e desmobilado Estado do Grão Pará e Maranhão, no período antecedente ao estabelecimento da privilegiada empresa ultramarina de Pombal (30).

Um dos grandes problemas — possivelmente o maior de todos — residia na aflitiva escassez de braços úteis e válidos para o trabalho agrícola. Da insuficiência de mão-de-obra resultavam, como não podia deixar de acontecer, malefícios que os moradores procuravam inútilmente contornar. A escassa população indígena poderia, com efeito, contribuir muito pouco para a montagem e crescimento orgânico de empreendimentos que os colonizadores seguramente teriam em vista. A transformação de uma economia retrógrada de subsistência numa autêntica economia de mercado à distância existiria, sim, mas no mundo dos

(30) A.H.U. — C. P. n. 37 (1777-1778).

sonhos. Uma poderosa economia de exportação figurava no romance geográfico, não na realidade do processo de desenvolvimento econômico.

Expressiva mostra do desamparo e miséria das capitâneas do Pará e Maranhão encontra-se na completa ausência de notícias referentes às carregações exportáveis dos portos de Belém e S. Luís. Os primeiros registros alfandegários dessa natureza datam do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, capitão-general do Estado, isto é, a partir da ação mercantil da Companhia pombalina de comércio e navegação. Os documentos das caixas e maços das mencionadas capitâneas, guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, bem como os papéis do "Rol dos Navios" que se acham no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, são deveras elucidativos. Que acontece? Somente após o início do giro comercial da Companhia, em 1756 (31), é que começam a aparecer algarismos demonstrativos da montagem de uma economia de mercado à distância, resultante lógica da conquista e humanização da terra, até então selvagem e semi-nua.

Riqueza havia. Sim! Mas reclamava trabalho assíduo e dedicado. Na luta entre o homem e a agreste natureza, o elemento humano geralmente via-se esmagado pelo apêto de fatores danosos. Os recursos dos colonos eram insignificantes, senão inteiramente nulos. O homem, na sua pequenez e estreiteza, diante da grandiosidade da terra, sentir-se-ia uma nau ao abandono. Tudo era difícil, arriscado e dispendioso. A população nativa existente, arisca e trespalhada por nascimento, embora contributiva valiosa da subsistência dos incipientes núcleos de colonização, não bastava. A terra generosa carecia de seiva mais vivificadora, sangue novo.

Por isso não admira que os moradores sofressem a míngua de todos os gêneros de primeira necessidade. Quando chegava um navio, raras vezes, aos portos de S. Luís e Be-

(31) Cf. Carregações.

lém, os moradores eram tomados de alegria e enlevamento à maneira de náufragos abandonados. As populações, pobres e miseráveis, continuavam “a buscar diurnamente o sustento nas frutas incultas com declárado perigo das próprias vidas por haver pouca farinha” (32). A comoção coletiva oriunda da tremenda escassez de mão-de-obra constituía ameaça permanente para o futuro da colônia (33). Em 1751, no comêço do govêrno de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, embora ainda existissem na capitania do Pará 63 aldeias, encontravam-se, todavia, quase tôdas, despovoadas e em precaríssimas condições (34). No ano anterior, em 1750, Mendonça Gurjão informava o Conselho Ultramarino que nas aldeias e fazendas dos religiosos, nas imediações da cidade de Belém, haviam morrido “10 777 pessoas além de 7.600 dos moradores, sem contar a gente das fazendas mais longinquas, nem as das Vilas de Cameta, Vigia e Caeté, nem a que andava dispersa pelos sertoes, podendo-se calcular em 40 mil pessoas a perda total” (35). As epidemias ceifavam vidas preciosas, despovoando o Estado de braços.

Não admira, portanto, que a miséria dominasse por tôda a parte. Nem ao menos havia com que pagar ao vigário da matriz o seu ordenado. Em janeiro de 1730, o Conselho Ultramarino, por sua vez, achava-se na impossibilidade de continuar a pagar a importância de dois mil cruzados anuais ao governador, porquanto “nem no Almo-xarifado do Maranhão, nem no da cidade do Pará ha efeitos” (36). Nessa mesma altura, a Coroa estava alarmada com a pobreza do Estado do Grão Pará e Maranhão. De nada adiantava executar os moradores por dívidas contrai-

(32) Bacna, L. M — Compêndio das Eras..., págs. 241 e seg.

(33) Cf. Guajará, Barão de — Catechese de Indios no Pará, in A B A P. P., tomo II, págs. 117 e segs. Belém, 1902.

(34) Idem, pág. 132.

(35) Cf. Offício do Governador Francisco Paulo Mendonça Gurjão, de 15 de agosto de 1750, in A H U. — M R n. 17 (1601-1834)

(36) Cf. Doc n. 242, in A. B. A. P. P., tomo III, págs. 273 e seg. Pará, 1904.

das, pois, "chegando a executarse algú pondo-se lhe os bens que tem na praça, ninguém lhes remata porque não há quem os pague" (37). Em setembro de 1729, as fortificações encontravam-se "huas arruinadas e outras totalmente destruydas" (38). O povo de S. Luís vivia "reduzido a grande pobreza e miséria e o mesmo os mais povos circunvizinhos" (39).

A 11 de dezembro de 1752 morrera o governador da capitania do Maranhão, Luís de Vasconcellos Lobo. A 18 desse mesmo mês e ano falecera o bispo da Diocese, ficando a capitania "em grande desamparo e em necessidade de quem governe" (40). Em janeiro de 1753, o capitão Severino de Faria, ancião de 80 anos de idade que pouca gente respeitava, respondia pelo governo do Maranhão. Tama-nha era a fraqueza e caducidade administrativa, que as populações temiam graves desordens em São Luís (41). A 26 de fevereiro desse mesmo ano de 1753, uma carta do capitão-general do Estado a Diogo de Mendonça Côrte Real, datada do Pará, afirmava que a capitania do Maranhão se achava "no último desamparo" (42). Suplicava, outrosim, ao Conselho Ultramarino que enviasse um "governador que cuide em instruir aquela rude gente. Que não pense no seu interesse particular em prejuizo do bem comum" (43).

Um Offício, datado do Pará a 10 de novembro de 1753 (44), refere-se a uma petição em que o arcebispo João Rodrigues Pereira pedia aumento de cõgrua. O governo do Estado do Grão Pará e Maranhão, no entanto, lembrava à Côrte que a referida súplica podia ser deferida, "mas devendo vir do Reyno o dinheiro, porque o Almojarifado está exausto" (45). A 1.º de fevereiro de 1754, a nova vila de

(37) Ibidem.

(38) Idem, Doc. n. 300, tomo IV, págs. 58 e segs. Pará, 1905.

(39) Ibidem.

(40) Idem, Doc. n. 27, tomo II, pág. 39. Pará, 1902.

(41) Idem, Doc. n. 26, págs. 36 e seg.

(42) Idem, Doc. n. 28, págs. 39 e seg.

(43) Ibidem.

(44) Idem, Doc. n. 57, pág. 87.

(45) Ibidem.

S. José de Macapá necessitava de uma paróquia : "porem Senhor, a Fazenda Real está tão falta de meios como a V Magestade tenho feito presente repetidas vezes" (46). A 17 de agosto de 1755, o palácio dos governadores e a casa da pólvora estavam "em estado de grandes ruínas" (47). Em 25 de outubro de 1753, os 80 contos enviados pelo Conselho Ultramarino à Provedoria do Pará não podiam ser applicados "em tantas cousas como foi determinado", pois as dívidas eram pesadas e inadiáveis (48). Devia-se, por exemplo, 10 meses de sôlido às tropas (49). Para a expedição demarcatória, em 1753, a Coroa viu-se obrigada a enviar gêneros do reino, sinal evidente da miséria das capitâneas do Pará e Maranhão (50). A 15 de novembro de 1752, uma carta, datada do Pará, endereçada a Diogo de Mendonça Côrte Real reclamava officiais a fim de substituirem os que se achavam "decrépitos e impossibilitados para o serviço" (51). Nessa altura não havia nos cofres do Estado dinheiro com que pagar aos empreiteiros as madeiras que de tempos em tempos, se remetiam para Lisboa (52). As rendas arrecadadas eram escassas. O almoxarifado vivia em aperturas. A 13 de novembro de 1752, o capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado viu-se aflito para alojar os colonos que haviam desembarcado em Belém, sendo mesmo obrigado a recorrer ao "meyo de os aquartelar por casa dos moradores" (53). Nessa altura, o govêrno do Estado não dispunha, sequer, de dinheiro para mandar confeccionar as bandeiras dos batalhões de infantaria, tendo

(46) Idem, Doc. n. 112, tomo III, pág. 198. Pará, 1904.

(47) Idem, Doc. n. 142, tomo IV, págs. 165 e seg. Pará, 1905

(48) Idem, Doc. n. 43, tomo II, págs. 68 e segs. Pará, 1902

(49) Ibidem.

(50) Idem, Doc. n. 42, pág. 68.

(51) Idem, Doc. n. 22, págs. 32 e seg.

(52) Idem, Doc. n. 18, págs. 29 e seg.

(53) "Vendome neste aperto e sem meyo algũ de poder nem transportar esta gente nem sustentalos, recorri ao meyo de os aquartelar por casa dos moradores, dando-lhes este exemplo, mandando aquartelar na minha para os sustentar, 40 pessoas adonde ainda se achão" (Idem, Doc. n. 12, págs. 22 e segs.).

cada um dos alferes “de fazer a Bandeira a sua custa” (54). Na mesma data (13 de novembro de 1752), enviava Xavier de Mendonça ao Conselho Ultramarino uma certidão do Provedor da Fazenda na qual consta que não só não havia dinheiro “algu no sobredito cofre, porem que este era deverdor da quantia de 971\$218 réis” (55). No ocaso desse ano de 1752, as fortalezas da capitania do Pará achavam-se em deplorável estado (56). Por falta de braços, o Maranhão vivia enfermo e faminto (57).

Já no século XVII, em carta endereçada a D. João IV, a 4 de abril de 1654, o padre António Vieira escrevia: “não sei qual é a maior tentação, se a necessidade, se a cobiça”, tudo quanto há na capitania do Pará, tirando as terras, não vale dez mil cruzados, como é notório”; “são lastimosas as misérias que passa esta pobre gente” (58). Noutra carta ao rei datada do mesmo dia, acrescenta: “O Maranhão e o Pará é uma Rochela de Portugal, e uma conquista por conquistar, e uma terra onde V. Magestade é nomeado mas não obedecido” (59).

No exame das providências da Coroa, destacam-se algumas medidas enormemente significativas que vêm demonstrar ainda mais a miséria do Estado do Grão Pará e Maranhão. Com o firme intento de resolver a tristonha situação de desemprego em que se achava a colônia no norte, D. João V desobrigou do impôsto por espaço de doze anos, a partir de julho de 1731, a canela e o café exportados por Belém e S. Luís (60). Interessou-se, outrossim, em saber os nomes dos lavradores, especialmente dos que se dedicavam ao cultivo do cacau (61). Segundo consta de um bando assinado por Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado do Pará,

(54) Idem, Doc. n. 8, págs. 12 e seg.

(55) Idem, Doc. n. 5, págs. 4 e seg.

(56) Idem, Doc. n. 3, págs. 2 e seg.

(57) Idem, tomo V. Doc. 207, págs. 210 e seg. Pará, 1906.

(58) Cartas do Padre António Vieira (Coordenadas e anotadas por J. Lúcio de Azevedo), tomo I, Carta LXVII, pág. 417. Coimbra, 1925.

(59) Idem, Carta LXVIII, pág. 422.

(60) A B A P P. Doc. n. 332, tomo VIII, págs. 117 e seg. Pará, 1913.

(61) Idem, Doc. n. 425, tomo VII, págs. 203 e segs.; Doc. n. 438, págs. 233 e segs. Pará, 1910.

a 3 de outubro de 1753, a Coroa dispensou do impôsto devido ao Estado, o cacau das ilhas de Gurupá (62).

Essa política fomentista, isentando de tributos a canela, o café e o cacau que fôsem exportados do Pará e Maranhão, de pouco adiantou. Os problemas de depauperação que atormentavam as capitanias do norte eram, todavia, de difícil solução. A monarquia somente conseguiria integrar a vastíssima área geográfica de seu patrimônio no complexo da economia mundial, regularizando as trocas entre os mercados europeus e os centros fornecedores de produtos tropicais comerciáveis. A programação de assistência régia devia, porém, antes de tudo, resolver a terrível crise de mão-de-obra e os desmandos de alguns dos seus funcionários da Fazenda e da Justiça.

A 9 de outubro de 1753, o capitão-general comunicava a Diogo de Mendonça Côrte Real as tropelias de Manuel Luís Pereira de Mello, ouvidor geral (63). Antes dessa data, a 15 e 21 de fevereiro, o governador Mendonça Furtado havia informado ao Conselho Ultramarino o proceder de Manuel Luís Pereira de Mello, incompatível com o prestígio da autoridade do govêrno da colônia (64). A 13 de novembro de 1752, o capitão-general já tinha representado junto ao Conselho Ultramarino contra o procedimento do ouvidor geral da capitania, que era acusado de vender, ilegalmente, índios livres, sem atender às ordens régias (65). O mano do marquês de Pombal demonstrava, com semelhantes medidas, o carinho e a elevada integridade com que agia na delicada questão da escravatura dos índios, defendendo os infelizes selvagens da paixão e avidez dos seus implacáveis inimigos. A cobiça a que se referia o padre António Vieira um século antes (66) ainda era um dos ma-

(62) Idem, Doc. n. 91, tomo III, pág. 71. Pará, 1904.

(63) Idem, Doc. n. 37, tomo II, págs. 59 e segs. Pará, 1902.

(64) Idem, Idem, Doc. n. 29, págs. 40 e segs.; Doc. n. 30, págs. 48 e segs.

(65) Idem, Idem, Doc. n. 11, págs. 18 e segs.

(66) Veja-se a mencionada carta LXVII, de 4 de abril de 1654, endereçada a D. João IV.

lefcios que atormentava a administração de Mendonça Furtado, já há muito pesaroso com os descaminhos e escandalosos roubos que o almoxarife da capitania do Maranhão havia feito na Real Fazenda (67), e com os abusos e desregramentos de outros funcionários (68). De pouco ou nada adiantaram a demissão e prisão do ouvidor Manuel Luís Pereira de Mello pelo desembargador Fernando Caminha de Castro, nomeado ouvidor das Minas de Cuiabá. O ouvidor demitido ficou prêso em um dos fortes da cidade de Belém, até ser transferido para Lisboa na primeira oportunidade (69).

Não obstante essas medidas de saneamento governativo, outros problemas havia de premente solução. O abuso não era apenas de alguns administradores mas, também, de certos colonos que chegavam a traficar com mulheres nativas. Eram os chamados "cunhanmenas" (70) que negociavam nos sertões da Amazônia, obtendo dos principais das aldeias as mulheres por casamento para, depois, traficarem com elas. Um bando do capitão-general do Estado, de 1.º de fevereiro de 1754, mostra a conveniência de se proceder contra êsses elementos que iludiam a boa fé dos índios.

Diz-se-ia que a colônia tomava consciência de sua miséria. Reinava em ambas capitais uma perniciosa desordem na arrecadação dos dízimos devidos à Coroa (72). Apesar da perspicácia do capitão-general Mendonça Furtado, recomendando a Gonçalo Pereira Lobato de Sousa, governador do Maranhão, o extremo "cuidado e vigilancia sobre os Officiais da Fazenda para que não continuem os descaminhos

(67) Cf. Carta de Mendonça Furtado, datada do Pará a 21 de novembro de 1752, in A. B. A. P. P. Doc. n. 2, tomo II, pág. 2 Belém, 1902.

(68) Idem, Doc. n. 78, págs. 109 e segs.

(69) Cf. Carta de Mendonça Furtado, data do Pará a 9 de outubro de 1753, a Diogo de M. Corte Real Idem, Doc. n. 36, págs. 57 e seg.)

(70) De "cunhan" (mulher) e "mena" (marido).

(71) A. B. A. P. P. Doc. n. 113, t. III, págs. 198 e segs. Pará, 1904.

(72) Idem, Doc. n. 124, págs. 213 e segs.

que tem havido" (73), os desfalques do almoxarifado de S. Luís montavam a 30 mil cruzados, em novembro de 1753 (74).

Não admira, portanto, que Mendonça Furtado insistisse junto ao Conselho Ultramarino para que fôsse criado o cargo de Juiz de Fora, "porque é de hũa necessidade indispensável assim para a economia desta Cidade como para os bens do Conselho que todos se achão perdidos, e em nada há mais do que uma pura confusão, ignorando estas gentes estes estabelecimentos e o quanto eles importão, sendo esta ignorancia hua das partes que concorre para a confusão e desordem em que se acha este Povo, *faltando-lhe todos os meios da sua subsistencia* (75), e não havendo na camara quem lhe aplique remedio" (76).

Desordens, correrias e assassinatos eram constantes nas terras do Estado (77), que se via ainda às voltas com a ação dos contrabandistas (78) e dos franceses de Caiena, cujas salteadas chegavam até à cidade de Belém (79).

Havia muito trabalho e imensas terras a conquistar e humanizar. Mas havia também muito descrédito. Por isso o Estado vivia encolhido e envergonhado. Não obstante os resultados alcançados no decorrer do século XVII com a ação missionária, nem sempre as Ordens Religiosas foram encaradas com simpatia pelos moradores. É que os separava o imediatismo material do lucro fácil. Os catequistas, sobretudo os padres da poderosa Companhia de Jesus, transformaram-se, no século XVIII, num obstáculo quase intransponível à desenfreada cobiça dos colonos. Nem

(73) Idem, Doc. n. 53, págs. 85 e seg.

(74) Ibidem.

(75) O grifo é nosso.

(76) Cf. Carta de Mendonça Furtado a Diogo de M. Côrte Real, datada do Pará a 15 de novembro de 1753, in A. B. A. P. P. Doc. n. 23, tomo II, págs. 33 e seg. Pará, 1902.

(77) Cf. Docs. ns. 17 (t. II, págs. 28 e seg.) e 382 (t. X, pág. 167 dos A. B. A. P. P. Pará, 1902 e 1926).

(78) Um ofício datado do Pará a 3 de dezembro de 1753 narra as façanhas de Pedro de Braga e Francisco Portilho, dois contrabandistas temidos em todo o sertão. (Cf. Doc. n. 47, págs. 74 e segs. Idem, t. II, Pará, 1902).

(79) Idem, Doc. n. 9, págs. 13 e segs.

grande agudeza, nem extraordinária presença de espírito parecem-nos necessárias para compreensão de que o aprasamento do índio foi a grande escarpa que separou os moradores dos jesuítas. A posição dúbia e hesitante da monarquia, desde o primeiro século da colonização, diante do delicado problema da escravatura da mão-de-obra nativa, corroborou para o descontentamento entre ambas agremiações. Todavia, não há lugar neste capítulo para a história das diferentes resoluções régias sobre a questão dos índios, que chegou a levar o padre Vieira à Corte, de onde voltou com o prestígio enormemente aumentado. No século XVII, os jesuítas eram, na verdade, os melhores advogados dos infelizes indígenas. Na centúria seguinte, porém, a Companhia de Jesus não contou entre os seus religiosos com nenhum António Vieira. O aldeamento dos índios tornara-se, então, um admirável celeiro de braços para a Ordem. Daí a luta com os colonos que sofriam a carência de todos os gêneros por escassez de mão-de-obra (80).

A provisão de 12 de setembro de 1727, emanada do Conselho Ultramarino, ordenava aos missionários que ensinassem a língua portuguesa aos índios. A lei de 15 de junho de 1752 insistia nesse ponto. Aos religiosos, entretanto, não era muito conveniente semelhante aprendizado, "porque não lhes convinha a comunicação dos índios com os portugueses", afirma o cronista L. M. Baena (81).

Em 1720, a população aldeada em toda a capitania do Pará era de 54.216 indígenas trabalhados por 63 missões: 19 dos jesuítas, 9 dos religiosos de Santo António, 10 dos capuchos da Piedade, 15 dos carmelitas, 7 dos capuchos da Conceição da Beira e Minho, e 3 dos frades mercedários (82). No cativeiro, índice da abastança dos povoadores, assentava o desorganizado sistema de mão-de-obra nativa.

80) "Os padres privam os povos de obreiros para a agricultura", escreveu o cronista L. M. Baena (*Compêndio das Eras*, pág. 228).

(81) *Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará*, pág. 17. Pará, 1839.

(82) *Ibidem*

Semelhante regime de trabalho acarretava, como não podia deixar de acontecer, retrocesso na minguada economia de subsistência, em que cada uma das agremiações se mantinha a si mesma, fazendo mourejar o índio nas suas terras maltratadas pelo desleixo e ganância dos colonos. A colheita das “drogas do sertão” reclamava, além dos elementos materiais (barcos, armamento e comestíveis), pessoal numeroso: remeiros e soldados. Era, outrossim, necessário cultivar a terra para se obter a farinha, de que todos se alimentavam, e o algodão, de que a maior parte dos moradores se vestia. Para isso recorria-se à mão-de-obra indígena. O trato das “drogas” era feito por “obediência e não por gosto” (83).

A miséria resultava, portanto, sobretudo, do desarranjo do sistema de trabalho. Numa terra onde os colonos “pobres e miseráveis continuam a buscar diurnamente o sustento nas frutas incultas com declarado perigo das próprias vidas” (84), a economia tinha, forçosamente, que apresentar uma nítida feição de subsistência. O pagamento dos “filhos da fôlha”, assim chamados os funcionários públicos, era feito em gêneros, quando os havia, expressiva mostra da situação de poupança da colônia. Como nem sempre a distribuição fôsse satisfatória, resolveu D. João V, por carta de 20 de fevereiro de 1740, disciplinar a pendência, determinando que para o contrato dos dizimos fôssem nomeados avaliadores com o encargo de relacionar os produtos com que deviam ser feitos os pagamentos, de forma a não acarretar prejuízo a nenhuma das partes (85).

As formas de pagamento eram representadas pelas “drogas do sertão: — cacau, cravo, salsaparrilha e outras especiarias que a generosa floresta amazônica oferecia. Os novelos de algodão, os grosseiros rolos de pano saídos da

(83) Cf. Appendice ao Diário da Viagem que em vizita e correição das Povoações da Capitania de S. José do Rio Negro fez o Ouvidor e Intendente Geral da mesma, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio no anno de 1774-1775, in A B A P P, t. IV, pág. 73. Pará, 1907.

(84) Baena, L. M. Compendio das Eras, págs. 241 e seg.

(85) A P P C M. — Códice n. 875.

incipiente indústria doméstica e, bem assim, o cacau e demais drogas constituíam a moeda corrente. Assim sendo, não admira que o gigantesco organismo fôsse vítima de paralisia geral progressiva. Os colonos padeciam as nefastas consequências oriundas da escassez de mão-de-obra e da falta de incitamento à reprodução social de riqueza, "gemendo debaixo do predomínio das seis comunidades eclesiásticas cuja maior parte, simulando observar o intuito ascetico dos seus fundadores, só curava de apagar a sua desmedida e incomensurável cobiça, monopolizando os índios, sobre os quaes tinha arrogado domínio exclusivo" (86).

Já o padre carmelita Manuel Maria Wermers (87) demonstrou, à luz de farta documentação do próprio Arquivo da Ordem Carmelita (88), o abuso de alguns missionários. Colonos e religiosos disputavam a autoridade temporal sobre os índios. O padre Wermers aborda o curioso problema do aspecto econômico das missões, em que as Ordens "viviam brigando entre si sobre os limites das suas missões, por quererem ter maior cópia de serventes dos seus interesses" (89).

Justificava-se, portanto, que a Câmara do Pará procurasse junto ao governo de Lisboa tirar aos padres a jurisdição temporal (90). Cabia à Coroa, pelo menos, impedir o comércio nas missões com os índios e as colheitas de cravo e cacau. Para o sustento das Ordens "basta-lhe a cônica que S. Magestade lhes dá, juntamente com os ornamentos e sinos para as igrejas" (91).

A penetração continental na Amazônia no século XVII, especialmente na época do padre António Vieira, teve, na

(86) B.ena I. M. — Ensaio Corográfico, pág. 74.

(87) Vêta-se a sua mencionada comunicação apresentada ao IV Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros.

(88) Collegio S. Alberto de Roma.

(89) O grifo é nosso.

(90) Nos papéis avulsos das caixas e maços da capitania do Pará, guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa encontram-se queixumes da Câmara contra os religiosos, especialmente jesuitas, a quem chamavam "missionários negociantes".

(91) A.H.U. — Papéis avulsos, 1705.

vanguarda dos colonizadores, jesuítas, franciscanos e carmelitas. Sofreu, contudo, na primeira metade do século seguinte, uma distorção oriunda da rivalidade entre colonos e missionários. O desajuste deu, assim, uma nova feição à luta pela partilha política e econômica da mão-de-obra indígena.

Em face do conflito, a realeza, diminuída em sua autoridade, tomou posição. A colônia era um patrimônio da Coroa, não das Ordens religiosas. Ademais, a batalha entre moradores e missionários era incompatível, pelas resultantes que gerava, com a obra que o Estado se propunha realizar. A imensa área geográfica era ainda uma região semi-desenvolvida, quer sob o ponto de vista demográfico, quer sob o da produção econômica. Essa situação de miséria em todos os setores era inteiramente incongruente com a política de fomento ultramarino inaugurada, em sólidas linhas, por Sebastião José de Carvalho e Melo.

Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão de Pomal, quando partiu do Tejo para o Pará, veio com ordens expressas de acabar com a escravidão do índio. Todavia, chegando ao Estado, viu que o único ofício dos colonos era a exploração dos infelizes nativos. Dada a míngua de mão-de-obra, muitas terras encontravam-se completamente esquecidas. Mendonça Furtado reconheceu, por conseguinte, que a liberdade dos índios somente viria acabar de arruinar o Estado. O único arrimo dos moradores era, ademais, o indígena. O colono sem auxílio, deprimido por condições climatológicas desfavoráveis e ocioso por comodismo, entregava ao índio todos os afazeres. Se o senhor era agricultor, era o índio que trabalhava a terra. As pestes e, bem assim, a agressividade do apresamento, haviam, porém, dizimado muitos milhares de infelizes. Uma epidemia de bexigas, por exemplo, que durou sete anos, até 1750, tinha agravado ainda mais o drama, deveras aflitivo, do colonizador (92).

(92) Cf. Azevedo, J. Lúcio de Jesuítas no Grão Pará, pág. 288

Já os religiosos viviam mais desafogados, sobressaindo-se, muito acima de todos, os jesuítas. A Companhia de Jesus, ativa e empreendedora, repleta de privilégios e senhora do elemento humano principal, o índio, que sabia atrair e guardar para si, tinha em 1751, início do governo de Mendonça Furtado, seus estabelecimentos em franca prosperidade. Em contrapartida, os moradores gemiam a dôr da carência de gêneros de primeira necessidade. Os padres jesuítas praticavam o comércio abertamente e em escala respeitável. Entretanto, do negócio dos religiosos não resultava lucro para o Estado, porquanto estavam isentos do pagamento da dízima, quer dos gêneros do sertão, quer dos que produziam suas terras e fazendas (93).

Depois de colhidas pelos índios, nas matas, as "drogas do sertão" eram armazenadas nos próprios empórios dos jesuítas (94), de onde eram embarcadas para o reino quando se oferecia oportunidade. Recebiam, outrossim, como forma de pagamento, certas mercadorias européias (95) com inteira isenção de impostos, "por serem em benefício das missões, conforme declaravam" (96).

A Ordem era extremamente rica. Os bens de raiz figuravam, todavia, como adquiridos por doações (97). Sabe-se que os frades de Nossa Senhora das Mercês procediam dessa forma. Um ofício de Mendonça Furtado, datado do Pará de 4 de novembro de 1752, dirigido à Secretaria de Estado, acusava os religiosos de N. S. das Mercês que, desejando adquirir umas terras na ilha de Marajó, pertencentes a Domingos Pereira Lima, foram na pessoa de seu comissário, Frei Antônio Gonçalves, prevenidos pelo governador de que não podiam comprá-las caso não estivessem

(93) Idem, pág. 257.

(94) Tivemos ocasião de ver em Belém os enormes armazéns que olham para a baía do Guará, onde hoje se acham os depósitos de cereais e tabaco de "M. Dias & Cia", na atual Avenida Castilhos França, junto da Alfândega.

(95) Vide o capítulo — Os artigos de procedência européia.

(96) Guará, Barão de — Catechese de Índios no Pará, in A B A. P. P. t. II, pág. 137. Belém, 1902.

(97) Idem, pág. 138.

habilitados para fazê-lo. Iludindo, porém, o capitão-general do Estado, fizeram êles com que Manoel da Fonseca as comprasse e fizesse doação ao convento a título de esmola e com o encargo de uma "capela de missas" por vinte anos. Com semelhante finura, os missionários iam enriquecendo o seu patrimônio em detrimento dos moradores (98).

Os jesuítas constituíam a Ordem mais prestigiosa e abastada de tôdas que missionaram no Estado durante o período colonial. Seus bens estariam muito acima dos demais. Possuíam fazendas de gado, sobretudo nos campos da ilha de Marajó, e outros haveres de fortuna. O "Catálogo Nominal das Sesmarias" menciona as fazendas Tabatinga e S. Caetano, no município de Vigia, bem como as de Burajuba, Jaguarari e Gebrié, além de um cacauaí no rio Mojú e outros cabedais nas terras do Guamá (99). Só na ilha de Marajó possuíam 134.475 cabeças de gado bovino e 1.409 de gado cavalari, consoante inventário organizado pelo ouvidor geral do Pará em 1759 (100).

No Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (101), e na Biblioteca e Arquivo Público do Pará, em Belém, na secção dos códices manuscritos (102), encontram-se instrutivos informes que nos permitem verificar a abastança da Companhia de Jesús no norte do Brasil. Uma provisão em que se declara ser pertencente ao Real Erário a arrecadação dos bens dos regulares da extinta Ordem, regulando-lhes a escripturação, permite-nos apontar alguns dos rendimentos das fazendas, olarias e engenhos seqüestrados aos padres

(98) "Chamei ao dito Fonseca e me confessou que era muito obrigado e que aqueles padres lhe pediram lhe fizesse aquelle favor. Se os regulares estabeleceram esta ideia, que já não é nova, acabarão de absorver as fazendas que possuem estes pobres moradores e em consequencia o pouco cabedal deles, e ficarão senhores de tudo" (A. B. A. P. P. Doc. n. 4, t. II, págs. 3 e seg. Belém, 1902).

(99) Cf. Catálogo Nominal das Sesmarias. Idem, t. III, págs. 154 e segs. Pará, 1904.

(100) Ibidem. Vide ainda no A. P. P. C. M. Códice n. 696 da C. G. M. (1759).

(101) A. H. U. M. M. n. 26 (1764-1769); C. P. n. 21 (1761).

(102) A. P. P. C. M. — Códice n. 1167 — Junta da Fazenda. Diversos Assuntos (1769-1798).

resuítas. Vejam-se, por exemplo, os montantes de julho de 1760 a 15 de agosto de 1764, e de agosto de 1769 a agosto de 1770, nos quadros demonstrativos seguintes :

**RENDIMENTO DOS BENS SEQUESTRADOS AOS JESUÍTAS DO ESTADO
DO GRÃO PARÁ E MARANHÃO**

(Julho de 1760 a agosto de 1764, e de agosto de 1769 a agosto de 1770)

ENGENHO DE SÃO BONIFÁCIO DO MARACÚ

Anos	Procedências	Importâncias (réis)
1760	86 arrobas de açúcar branco a	2\$000 172\$000
	24 1/2 arrobas de açúcar trigueiro a	1\$500 36\$750
	2051 1 2 quartilhos de aguardente a	\$80 164\$120
	285 1/2 quartilhos de aguardente a	\$100 28\$550
	74 1/2 quartilhos de aguardente a	\$200 14\$900
	392 quartilhos de mel a	\$100 39\$200
	342 quartilhos de mel a	27\$360
	61 arrobas de cacau a	2\$000 122\$000
	69 frangos e galinhas	8\$950
	Ovos	1\$100
	220 cachos de pécovas (bananas)	5\$500
	Algodão em fio	4\$300
	Dinheiro	149\$280
Total		774\$010
1761	58 arrobas de açúcar branco a	2\$000 116\$000
	43 arrobas de açúcar branco a	1\$900 81\$700
	6 arrobas de açúcar branco a	1\$800 10\$800
	10 arrobas de açúcar branco a	1\$200 12\$000
	9 arrobas de açúcar branco a	1\$000 9\$000
	15 arrobas de açúcar branco a	1\$400 21\$000
	5 arrobas de açúcar branco a	1\$500 7\$500
	121 arrobas de cacau a	2\$000 242\$000
	1078 quartilhos de aguardente a	\$80 86\$240
	200 quartilhos de aguardente a	\$100 20\$000
	220 quartilhos de aguardente a	\$180 39\$600
	309 1 2 quartilhos de mel a	\$100 39\$950
	396 cachos de pécovas	19\$700
	Dinheiro	72\$230
Total		768\$720

1762	60 arrobas de açúcar branco a ..	1\$800	108\$000
	79 1/2 arrobas de açúcar branco a	2\$000	159\$000
	8 arrobas de açúcar branco a	1\$900	15\$200
	16 arrobas de açúcar trigueiro a	1\$700	27\$200
	13 arrobas de açúcar trigueiro .	1\$000	13\$000
	9 arrobas de açúcar trigueiro a	1\$350	12\$ 50
	108 arrobas de cacau a .	2\$000	216\$000
	4383 1/2 quartilhos de aguardente a	\$80	350\$680
	163 quartilhos de aguardente a	\$100	16\$300
	9 quartilhos de aguardente a	\$150	1\$350
	60 quartilhos de aguardente a	\$180	10\$800
	87 quartilhos de mel a	\$80	6\$960
	132 quartilhos de mel a .	\$100	13\$200
	Pacovas		11\$350
	Milho .		1\$250
	Dinheiro		39\$550
Total			1 001\$990

1763	109 1/2 arrobas de açúcar branco a	2\$000	219\$000
	66 arrobas de açúcar trigueiro a .	\$	98\$400
	83 arrobas de cacau a	2\$000	166\$ 000
	52 1/2 arrobas de cacau a	1\$600	84\$000
	731 quartilhos de aguardente a	\$100	73\$100
	54 quartilhos de aguardente a	\$200	10\$800
	148 1/2 quartilhos de mel a	\$80	11\$800
	Milho		2\$250
Total			665\$410

1764	125 arrobas de cacau a	1\$600	200\$000
faté	Milho	\$	8\$000
15 de	229 quartilhos de mel a	\$80	18\$320
agosto)	22 cachos de pacovas a	\$200	4\$400
Total			230\$720

1769	15768 quartilhos de aguardente a	\$100	1 576\$800
	278 1/2 quartilhos de aguardente a	\$200	55\$700
	11 quartilhos de mel a	\$100	1\$100
	130 1/2 arrobas de açúcar branco a	2\$000	261\$000
	29 arrobas de açúcar branco	\$	35\$000
	79 arrobas de cacau a .	1\$600	126\$400
	25 cachos de pacovas .	\$200	\$000
	6 porcos ..	\$	18\$200
	Dinheiro		148\$000
Total			2 227\$200

1770	5.922 quartilhos de aguardente	\$	519\$200
	20 arrobas de açúcar branco a	2\$000	40\$000
	87 arrobas de cacau	1\$600	139\$200
	6 rolos de pano de algodão	10\$000	60\$000
	265 quartilhos de azeite de carapato ..	\$160	42\$400
	21 alqueires de gergelim ..	\$500	10\$500
	1.200 "mãos" de milho ..	\$50	60\$000
	Galinhas, porcos e leitões ..		48\$600
Total			919\$900

ENGENHO DO MUNÉ-MIRIM

1760	100 alqueires de farinha a	\$500	50\$000
	288 quartilhos de aguardente a ..	\$100	28\$800
	Dinheiro ..		3\$900
Total			82\$700

1761	350 alqueires de farinha a	\$400	140\$000
	34 1/2 quartilhos de mel a ..	\$100	16\$100
	117 potes (?)	\$	11\$700
	13 1/2 arrobas de açúcar a ..	2\$000	27\$000
	4 arrobas de açúcar a ..	1\$500	6\$000
Total			84\$040
Total			284\$840

1762	15 arrobas de açúcar a	2\$000	30\$000
	24 arrobas de açúcar a ..	1\$500	36\$000
	15 arrobas de açúcar a ..	1\$200	18\$000
	100 alqueires de farinha a ..	\$400	40\$000
	Dinheiro ..		27\$535
Total			151\$535

1763	60 arrobas de açúcar a	2\$000	120\$000
	585 quartilhos de aguardente a ..	\$100	58\$500
	34 1/2 quartilhos mel a ..	\$100	3\$450
	67 alqueires de farinha a ..	\$	21\$440
	Dinheiro que entregou o administrador José Nunes ..		149\$900
Total			353\$290

1764	4 arrobas de açúcar		9\$000
	35 alqueires de arroz a	\$300	10\$530
	66 quartilhos de azeite de andiroba a . .	\$120	7\$920
	18 arrobas de sabão a	1\$600	28\$800
	131 alqueires de farinha a	\$500	65\$500
	Dinheiro que entregou o administrador José Nunes		49\$5860
Total			617\$580

FAZENDA DE AMANAJUÍ

1760	605 alqueires de farinha a	\$400	242\$000
	165 alqueires de arroz a	\$250	41\$250
	31 alqueires de feijão a	\$500	15\$500
	2 alqueires de favas a	\$500	1\$000
	13 alqueires de tapioca a	\$700	9\$100
	49 alqueires de algodão em caroço	\$640	31\$360
	85 mãos de milho	\$40	3\$400
Total			343\$610

1761	1000 alqueires de farinha a	\$400	400\$000
	55 alqueires de arroz a	\$250	13\$750
	3 alqueires de tapioca a	\$600	1\$800
	2 alqueires de tabaco a	\$	6\$800
	50 arrobas de algodão em caroço	\$810	40\$500
	1 rolo de pano de algodão	\$	12\$800
	20 alqueires de milho a	\$320	6\$400
	13 alqueires de feijão a	\$500	6\$500
	Dinheiro que entregou o administrador		7\$920
Total			496\$450

1762	652 alqueires de farinha a	\$400	260\$800
	66 alqueires de feijão a	\$500	33\$000
	70 alqueires de arroz a	\$250	17\$500
	6 alqueires de tapioca a	\$600	3\$600
Total			314\$900

1763	619 alqueires de farinha a	\$500	309\$500
	97 alqueires de arroz a	\$200	19\$400
	60 alqueires de arroz a	\$200	12\$000
	30 alqueires de feijão a	\$500	15\$000
	10 alqueires de tapioca a	\$600	6\$000
	100 "mãos" de milho	\$400	40\$000
	8 arrobas de tabaco	\$	2\$5600
	24 arrobas e 26 arrateis de algodão em rama	4\$000	99\$250
	1 rolo de pano de algodão a	\$	10\$000
	2 copos		\$220
Total			536\$970

FAZENDA DE ANINDIBA

1760	302 alqueires de farinha a	\$500	151\$000
	10 alqueires de farinha a	\$500	5\$000
	25 alqueires de arroz	\$	25\$000
	60 quartinhos de aguardente	\$	12\$000
	4 alqueires de tapioca a	\$700	2\$800
	2 alqueires de faves	\$	1\$000
	6 arrobas de tabaco	\$	8\$000
	2 rolos de pano de algodão		24\$000
	Dinheiro que entregou o administrador		7\$450
	Total		236\$250
1761	138 alqueires de farinha a	\$400	55\$200
	100 arrobas de tabaco	\$100	10\$000
	25 alqueires de rox	\$250	6\$250
	9 alqueires de tapioca	\$	6\$300
	5 rolos de pano de algodão	12\$000	60\$000
	Dinheiro		28\$440
	Total		166\$190
1762	719 alqueires de farinha a	\$400	287\$600
	Total		287\$600
1763	128 alqueires de farinha a	\$500	64\$000
	2 rolos de pano de algodão a	11\$800	23\$600
	5 arrobas e 16 arrateis de tabaco	3\$200	17\$600
	Total		105\$200

FAZENDA DE SÃO BRÁS

1760	280 alqueires de farinha a	\$500	140\$000
	145 alqueires de arroz a		36\$250
	Total		176\$250
1761	75 alqueires de farinha a	\$500	37\$500
	1 rolo de pano de algodão	\$	12\$000
	Dinheiro		10\$000
	Total		59\$500
1769	318 alqueires de farinha a	\$800	254\$400
	Dinheiro que entregou o administrador		12\$800
	Total		267\$200

OLARIA DE SÃO MARCOS

	Telhas, tijolos e louças	208\$980
1760	Total	208\$980

FAZENDA DE PERICUMÃ

	695 quartilhos de aguardente a ..	\$100	69\$500
	80 "mãos" de milho	\$400	32\$000
	26 couros de vaca	\$640	16\$640
1760	Total		118\$540

	452 quartilhos de aguardente a ..	\$100	45\$200
	20 arrobas de algodão	\$	16\$800
	30 "mãos" de milho	\$	1\$000
	26 couros de vaca	\$	17\$500
	Dinheiro		43\$190
1761	Total		123\$690

	294 "mãos" de milho	\$	11\$200
	52 arrobas de algodão	\$	42\$640
	22 alqueires de arroz	\$220	4\$840
	9 alqueires de ergelim (?)	\$500	4\$500
1762	Total		63\$ 80

	2.512 1/2 quartilhos de aguardente a ..	\$100	251\$250
	9 couros de vaca	\$	4\$500
	2 rolos de pano de algodão	11\$000	22\$000
	442 "mãos" de milho	\$	17\$680
	9 couros de boi	\$	7\$200
	200 alqueires de farinha e	\$500	100\$000
	Dinheiro		19\$040
1763	Total		421\$670

	1453 quartilhos de aguardente a ..	\$100	145\$300
	5 rolos de pano de algodão	\$	58\$000
	5 alqueires de arroz	\$320	1\$600
	172 "mãos" de milho	\$	6\$880
	4 alqueires de gergelim (?)	\$400	1\$600
	34 queijos de terra	\$	3\$400
	12 alqueires de carapato	\$260	3\$120
	6 alqueires de sebo	\$600	3\$600
	12 alqueires de algodão em rama ..	\$	49\$200
	45 couros em cabelo	\$	31\$500
	3 arrobas de açúcar	1\$500	4\$500
	2 1/2 alqueires de tapioca	\$	1\$750
	Dinheiro		27\$300
1764	Total		337\$800

FAZENDA DE GERIYÔ (?)

1760	75 alqueires de farinha a	\$500	37\$500
	44 alqueires de arroz a	\$250	11\$000
	100 "maos" de milho	\$	4\$000
	Dinheiro que entregou o administrador		20\$000
	Total		72\$500
1761	30 alqueires de arroz	\$250	7\$500
	28 arrobas de algodão	\$320	8\$960
	Total		16\$460
1762	100 alqueires de arroz a	\$220	22\$000
	150 "mãos" de milho	\$	6\$000
	5 alqueires de gergelim a	\$500	2\$500
	146 alqueires de farinha	\$	73\$000
	Total		103\$500
1763	15 arrobas de algodão em rama	\$	60\$000
	9 alqueires de carrapato	\$	2\$250
	3 alqueires de tapioca	\$700	2\$100
	Total		64\$350

FAZENDAS DE GADO NOS RIOS MEARIM E PINDARÉ

?	4.428 bois	2\$100	9;298\$800
	44 vitelas	\$400	17\$600
	7 vacas	\$	7\$000
	14 potros e 3 cavalos	\$	136\$000
	560 couros em cabelo	\$	334\$200
	1.108 queijos	\$	118\$800
	20 quartilhos de manteiga	\$	5\$000
	Total		9;917\$400

FAZENDA DA JAUEROCA (?)

?	90 bois	2\$100	189\$000
	Total		189\$000

FAZENDA DO PERIAPUÍ (?)

?	50 bois a	2\$200	110\$000
	Total		110\$000

FAZENDAS DO PARNAÍBA "E DO ALEGRE" (?)

	Dinheiro "que tem entrado no cofre" ..	1 436\$915
	Dinheiro "que tem entrado no cofre" ..	292\$950
?	Dinheiro de certos bens pertencentes ao Seminário	50\$370
	Dinheiro do rendimento dos bens do Colégio	1 979\$740
	Dinheiro por uma propriedade	1 350\$000
	Dinheiro por um chão na praia	600\$000
	Dinheiro por "outros chãos" ..	320\$000
	Total	6 029\$975

DE 5 FAZENDAS
(do engenho São Bonifício do Maracú)

	366 bois a	2\$100	768\$600
1769	84 couros de vaca ..		35\$200
	20 arrobas de carne seca		12\$000
	373 queijos		55\$500
	Total		871\$300

	484 bois a	2\$100	1:016\$400
1770	8 poldros ..	6\$000	48\$000
	667 arrobas de carne seca	\$	100\$200
	8 arrobas de sebo ...	\$600	4\$800
	81 couros em cabelo	\$700	56\$700
	253 couros "de sola" (?) ..	\$200	50\$600
	Total		1:276\$700

DE 3 FAZENDAS NO RIO PINDARÉ (?)

	336 bois	2\$100	705\$600
1769	10 poldros	5\$000	50\$000
	60 queijos		
	7 gansos	\$	12\$360
	8 quartilhos de manteiga		
	Total		767\$960

ENGENHO "DO PERICUMÃ DE TAPUYTAPERA" (?)

	3 328 quartilhos de aguardente a ...	\$100	332\$800
	6 rolos de pano de algodão	\$	66\$000
1769	35 couros de boi	\$	25\$000
	5 arrobas de sebo	\$600	3\$000
	20 queijos	\$100	2\$000
	2 porcos	3\$500	7\$000
	500 "maos" de milho ..	\$50	25\$000
	Total		460\$800

FAZENDA DO "GERIJO DE TAPUYTAPERA" (?)

1769	102 alqueires de farinha a	\$800	81\$600
	220 alqueires de arroz	\$320	70\$400
	15 alqueires de gergelim	\$500	7\$500
	10 alqueires de carrapato	\$200	2\$000
	36 alqueires de favas	\$500	18\$000
	369 1/2 ? de azeite de carrapato	\$	43\$120
	5 rolos de pano de algodão	\$	58\$000
	24 cachos de pacovas	\$150	3\$600
	502 "mãos" de milho	\$80	40\$160
	Dinheiro que entregou o administrador	:	543\$000
Total			867\$380

FAZENDA DE "AMANEJUBY" (?)

1769	2 050 alqueires de farinha a	\$800	1 640\$000
	Dinheiro que entregou o administrador		220\$000
Total			1 860\$000

FAZENDA DO "PARATÚ NOVO" (?)

1769	144 alqueires de farinha a	\$800	115\$200
	4 alqueires de tapioca a	\$800	3\$200
	2 alqueires de gergelim a	\$500	1\$000
	3 arrobas de tabaco	3\$200	9\$600
	276 quartilhos de azeite	\$100	27\$600
	Dinheiro		20\$240
Total			176\$840

DE OUTRAS FAZENDAS

1769	De bois que se venderam		454\$900
	De gado do "Alegre ou Titya"		1 498\$680
	De bois "que se remeteu para o tesouraria"		400\$000
	De 25 bois e 10 novilhos "de Tabaroca"		64\$500
Total			2 418\$080

FAZENDA CACHOEIRA DOS MORCEGOS

1770	486 bois a	2\$100	1:020\$600
	11 poldros	5\$000	55\$000
	120 arrobas de carne seca	\$600	72\$000
	38 couros	\$500	19\$000
	40 queijos	\$120	4\$800
Total			1:171\$400

FAZENDA DAS ALDEIAS ALTAS

1770	Dinheiro de bois e poldros	188\$000
	Total	188\$000

FAZENDA "DE TAVEROCA" (?)

1770	91 bois	2\$100	191\$100
	11 poldros	5\$000	55\$000
	120 arrobas de carne sêca	\$600	72\$000
	Total		318\$ 00

FAZENDA DE SANTO AGOSTINHO

1770	104 bois e	2\$100	218\$400
	38 poldros a	5\$000	190\$000
	136 arrobas de carne sêca	\$600	81\$600
	94 couros	\$500	47\$000
	Total		537\$000

FAZENDA "DE GARAHÚ" (?)

1770	169 alqueires de farinha a	1\$000	169\$000
	8 alqueires de tapioca	1\$000	8\$000
	10 alqueires de arroz	\$320	3\$200
	Dinheiro		237\$800
	Total		418\$000

FAZENDA DE "AMANAJUHY" (?)

1770	520 alqueires de farinha e	1\$000	520\$000
	21 alqueires de tapioca	1\$000	21\$000
	12 alqueires de arroz	\$320	3\$840
	42 alqueires de milho	\$240	10\$080
	2 arrobas de tabaco	3\$200	6\$400
	Dinheiro do algodão		201\$300
	Total		762\$620

Soma Total

40.938\$860

Repare-se no elevado número de bens e pujança de cabedais. Nada menos que vinte e cinco fazendas, três engenhos e uma olaria foram escrituradas. O rendimento total dessas valiosas propriedades sequestradas pelo consulado pombalino atingiu, durante os cinco anos que se estendem de julho de 1760 a agosto de 1764, e de agosto de 1769 a agosto de 1770, respeitável importância em dinheiro que ultrapassou a casa dos quarenta contos de réis — 40 938\$860 réis, expressiva mostra da força econômica dos religiosos no norte da colônia.

O patrimônio da Companhia de Jesus no Estado do Grão Pará e Maranhão era, no entanto, bem mais abastado. A Ordem possuía outras fazendas que não figuram na contabilidade dos rendimentos referidos nas mencionadas escriturações dos bens sequestrados. Uma carta de 19 de novembro de 1761, por exemplo (103), menciona a produção das seguintes fazendas que haviam pertencido aos padres jesuítas. Veja-se o quadro demonstrativo que se segue.

(03) A.H.U. — C.P. n. 21 (1761).

PRODUÇÃO DE SEIS FAZENDAS SEQÜESTRADAS AOS JESUÍTAS DO ESTADO
DO GRÃO PARA E MARANHÃO — (1761)

FAZENDAS	Cacau (arrobas)	Café (arrobas)	Algodão (arrobas)	Tabaco (arrobas)	Farinha (arrobas)	Fenijo (arrobas)	Milho (“maos”)	Talhos	Tijolos	Telhas	Aguardente (quartilhos)
Nossa Senhora da Madre de Deus ...	42	12	43	1	41	15	—	—	—	—	—
Gibela (?)	6	5	1	5	—	—	173	—	—	—	—
São Caetano	7	3	12	3	262	38	—	710	—	—	—
Jagera (?)	5 1/2	6	—	—	16	11	210	—	3.145	3 350	75
Tabatinga	—	—	4	1	69	—	84	20 783	—	—	—
Mutuacá (?)	—	—	17	—	15	—	98	—	—	—	—
SOMA . . .	66 1/2	26	76	8	403	64	565	21 493	3 145	3 350	75

Não ficava nisso, porém, a riqueza da Companhia de Jesus no norte do Brasil. Uma provisão, datada do Pará a 30 de julho de 1759 (104), menciona, ainda, sete currais de gado que haviam integrado o valioso patrimônio da extinta Ordem religiosa na ilha de Marajó, onde os seus campos se prestavam admiravelmente à atividade econômica assente na pecuária extensiva (105). Vejam-se, no quadro seguinte, as fazendas inventariadas com a arrecadação dos respectivos rebanhos.

CURRAIS DE GADO SEQUESTRADOS À COMPANHIA DE JESUS
NA ILHA DE MARAJÓ — (1759)

CURRAIS	Cabeças de Gado		Totais	Administradores
	Vacum.	Cavalar		
Nossa Senhora do Rio Arary	2.000	1 050	3 050	Tenente José Corrêa de Lacerda
San José do Rio Arary	30.000	120	30.120	
Minna Jesus do Rio Arary	30.000	—	30.000	Sergento-mor João Batista de Oliveira
Santo Ignacio do Rio do Plo Arary	70 000	180	70 180	Sergento-mor Manoel José Henrique de Lima
N. Senhora do Rosário do Rio Arary				Capitão José Miguel Ayres
S. Francisco Xavier	2 475	59	2 534	
São Brás do Rio Marajó Açú				
SOMA	134.475	1.409	135 884	

(104) A P P C.M. — Códice.n. 696 da C.G.M. (1759).

(105) A criação de gado é ainda hoje um valioso setor da economia amazônica. Veja-se o estudo de Catharina Vergolino Dias — Pecuária extensiva, in Geografia do Brasil Grande Região Norte, vol. 1.º, págs. 287 e segs., cit. ed.

Os algarismos apurados falam por si melhor que quaisquer outros argumentos. Se atribuírmos os preços de 2\$100 e 5\$000, respectivamente por cabeça de gado vacuum e cavalhar — cotação que figura nos primeiros quadros demonstrativos dêste capítulo — verifica-se que a importância em dinheiro, procedente dos sete currais de gado inventariados em 1759, é de quase 300 contos de réis, exatamente 289.442\$500 réis, assim distribuídos: — 282.397\$500 da venda de 134.475 cabeças de gado vacuum e 7.045\$000 provenientes de 1.409 cabeças de gado cavalhar. Somada esta importância aos 40.938.860 réis oriundos dos rendimentos das 25 fazendas, 3 engenhos e 1 olaria, apura-se a quantiosa cifra de 330.381\$360 réis. Isso o que se acha apontado. Pensemos, outrossim, no que deixou de ser escriturado e bem assim, nos registros que se perderam! Que montantes encontraríamos das fazendas despojadas do rico patrimônio dos jesuítas do Grão Pará e Maranhão? Dêsses bens, os religiosos amealhavam avultados rendimentos. Assim sendo, quanto somaria a negociação dos missionários?

De pouco ou nada valiam, com efeito, as admoestações ou mesmo as ordens severas do governo de Lisboa, no sentido de se evitar semelhante benefício proveniente da acaá de alguns catequistas, em que os indígenas, com o seu trabalho gracioso, eram, sob êste aspecto, vítimas imoladas à avareza e cupidez de certos missionários que exploravam com muita sagacidade todos os ramos de comércio ao seu alcance. No Colégio dos Jesuítas, na cidade de Belém do Pará havia amplos armazéns onde eram estocadas as “drogas do sertão”, fazendo-se aí uma lucrativa feira durante o tempo em que as frotas esperavam na baía do Guajará as carregações destinadas ao pórtio de Lisboa. (106).

(106) “He publico nesta cidade que dentro do Collegio ha grandes armazens em que se recolhem as Drogas que estã os padres extraem dos sertoes. E que desde que os navios dão fundo no porto desta Cidade te que completão a sua carga se conserva uma feira dentro nos ditos Armazens em que os padres vendem a maior parte dos generos reservando somente uma pequena porção para fazerem o comercio particular em seu nome.” (A B A P.P. Doc. n. 162, t. IV, págs. 212 e segs. Pará, 1905).

Na exportação dos gêneros da terra, bem como na importação dos produtos da metrópole, era deveras importante o negócio dos missionários, especialmente nas especiarias de que tinham o monopólio, como o âmbar, a tartaruga, a baunilha e outras drogas (107). De 1726 a 1756, o trato nos armazéns do Colégio dos Jesuítas, em Belém, feito em nome dos religiosos atingiu a quantiosa importância líquida de 159.898\$756 réis (108). Importando "o pequeno negocio hua tão consideravel quantia, quanto somaria o grosso commercio dos generos mais preciosos do Estado que a estes padres são privativos" ? (109).

Em maio de 1757 os jesuítas eram, outrossim, acusados pelo govêrno do Estado do Grão Pará e Maranhão de praticarem largamente o contrabando com os missionários castelhanos (110). Dos religiosos eram os azeites de jandiroba, manteigas de tartaruga, tartarugas, salgas de peixe, a melhor porção das carnes, farinha, feijões, arroz, algodão, açúcar e aguardente, vendendo, ademais, tijolos, telhas e louças "por hum preço mais desdobrado do que se custuma vender em Lisboa cujos officiaes continuamente trabalham a favor do comum da sua Relligião deixando-lhe hum grandissimo lucro" (111). Isso na capitania do Pará. No que toca ao Maranhão "são estes religiosos mais poderosos em fundos de terras porque tem nela as mais importantes Fazendas e mais solidos estabelecimentos" (112).

Já a 22 de setembro de 1729, D. João V determinava, através de seu Conselho Ultramarino, a Alexandre de Souza Freire que atalhasse o desenfreado comércio exercido pelos missionários nos sertões, com enorme prejuízo da Fazenda Real e dos moradores, que se viam privados da mão-de-obra

(107) Ibidem.

(108) Ibidem.

(109) Ibidem.

(110) "Tambem deve acresser ao negocio o que estes religiosos fizeram no Javary no contrabando que havia entre eles e os Jesuítas castelhanos" (Ibidem)

(111) Ibidem.

(112) Ibidem.

indígena açambarcada pelos religiosos, principal motivo da miséria do Estado (113).

Semelhantes medidas e providências da realza não eram novas. A 6 de setembro de 1727, a Coroa já havia determinado ao governo do Estado que informasse o que percebiam as Ordens Religiosas das capitanias do Pará e Maranhão, e se pagavam aos índios empregados em seus serviços (114). Meses depois, a 1.^o de agosto de 1729, D. João V lembrava ao governador do Estado o exato cumprimento do capítulo de seu Regimento, que proibia aos missionários cultivar com os índios canaviais e tabacos, bem como possuir engenhos, intimando-os à observância da lei e remetendo certidão para ulterior deliberação, no caso de persistência da transgressão (115). Dias antes, a 28 de julho, o monarca participara ao provincial da Companhia de Jesus as queixas dos colonos contra os religiosos, pedindo-lhe que fizesse castigar os culpados, "pondo em seu lugar outros que reformem os seus erros" (116).

Não obstante, a Coroa permitia à instituição religiosa empregar índios das aldeias nas suas fazendas e engenhos desde que os missionários os tratassem como livres pagando-lhes os seus justos salários (117). As prescrições régias, no

(113) "nasceida todas estas ruínas pelo embaraco que ocazionão aquelles moradores os Padres da Companhia impossibilitando-os na introcção do cacau vedando-lhes a passagem dos rios resultando disto hum notório prejuizo a minha fazenda", sendo o motivo da impossibilidade dos seus habitadores não terem um só Índio que os servisse e sustentasse assim na roça, na pesca e na caça e que lhe fosse no mato buscar lenha para cubrirem as suas casas e brevemente se achão de extinguir essas pobrissimas se o Padre Missionário, despresu negando-lhes os Índios que eu pelas reaes Leys mando repartir lhes o que não sucede aos padres porque todas quantas (canoas) querem tem, porque as fazem os Índios das aldeias para seu serviço e para as venderem por negocio, que tenhaes cuidade de impedir que os Missionarios do sertão sesenhorem dos generos que a terra produz impedindo o comercio aos meus vassallos." (A B A P P Doc. n. 300, t. VIII, págs. 58 e segs. Pará, 1913)

(114) Idem, Doc. n. 190, t. V, pág. 190. Pará, 1906

(115) Idem, Doc. n. 299, t. VIII, págs. 57 e seg. Pará, 1913

(116) Idem, Doc. n. 297, pág. 55

(117) Idem, Doc. n. 296, págs. 53 e seg.

entanto, não eram respeitadas. Perdia inútilmente o governador tempo e dinheiro em análogo expediente (118). De nada adiantava à Coroa mandar que os clérigos fornecessem à administração do Estado as listas de índios das suas aldeias (119). Os governadores não eram respeitados. A Ordem era, na verdade, enormemente poderosa para ser enfrentada pelos capitães-mores ou capitães-generais. A admirável ação catequista dos jesuítas era, com efeito, incompatível com os agenciamentos de certos religiosos.

A partir de setembro de 1751, porém, tudo começou a mudar. Transferida a capital do Estado para a cidade de Belém, Francisco Xavier de Mendonça Furtado iniciou na colônia uma governança inteiramente concordante com a filosofia política do despotismo pombalino. Os jesuítas fingiam não entender que as aldeias de índios não pertenciam ao seu patrimônio mas, sim, ao da Coroa. A administração que detinham dependia do favor régio. A realza tinha inteira soberania para governar os seus Estados como melhor lhe parecesse, reformando leis e estabelecendo normas consoante seus interesses. Essa autoridade do trono não era, no entanto, acatada pelos padres, cuja teimosia levava Francisco Xavier de Mendonça Furtado a escrever a Diogo de Mendonça Côrte Real uma carta, datada do Pará a 5 de fevereiro de 1754, onde se lê: "Nenhum o quer crer, nem há forças humanas que lhes introduza na cabeça, *porque tem assentado que este Estado hé seu* (120) e que tudo o que se obrar contra esta ideia hé violencia que se lhe faz" (121). Por isso os religiosos julgavam que o capitão-general governava despoticamente o Estado, sem respeito a ordens especiais, pelo que passaram a endereçar ao rei petições sobre petições (122).

(118) Cf. Carta a Diogo Mendonça Côrte Real, datada do Pará a 19 de outubro de 1753 (Idem, Doc. n. 39, t. II, págs. 63 e seg. Pará, 1902).

(119) A. B. A. P. P. Doc. n. 88, t. III, pág. 169. Pará, 1904

(120) O grifo é nosso.

(121) A. B. A. P. P. Doc. n. 116, t. III, págs. 202 e seg. Pará, 1904

(122) Ibidem.

Em contrapartida, o governo de Belém, em sua correspondência com a Côrte, nunca deixou de se referir ao modo como os regulares da Companhia de Jesús e outros religiosos do Estado infringiam as ordenanças régias, iludindo as determinações que recebiam e perseverando na desobediência (123). Apontava, outrossim, o capitão-general o grande negócio que faziam certos padres nas aldeias, guiados sempre pela ambição de enriquecerem suas Ordens (124). A Fazenda Real, contudo, não amealhava nenhum rédito proveniente de semelhante negociação. Para a Coroa receber benefícios bastava-lhe "que huns e outros Religiosos pagassem os Dízimos das suas importantíssimas fazendas" (125).

Mendonça Furtado, porém, obediente à política pomboalina de fomento ultramarino, mostrava-se deveras resoluta a integrar o Estado, que administrava, no complexo da economia mundial, regularizando as trocas entre Lisboa, Belém e S. Luís. Consciente das suas obrigações, traçou um admirável programa de assistência que haveria de resolver o difícil problema da valorização e do desenvolvimento dos recursos alimentares da imensa terra da colônia, destinados quer a serem consumidos "in loco", quer ao giro mercantil intercontinental. Sabia que o Estado era ainda uma região desamparada, tanto do ponto de vista demográfico como do da produção econômica.

(123) Idem, Doc. n. 166, t. V, págs. 207 e segs. Pará 1906.

(124) "os quaes todos trabalhavam em beneficio do comum da Sua Religião e em total destruição dos Povos de que se tinham chegado a certo que todas as Religioes faziam nas aldeas os mesmos negócios as mesmas dezordens e as mesmas violencias, porém quando se lhe perguntava a causa porque se fazião contratadores e para quem e aquellos lucros nunca se resolverão a dizer que eram para o comum da sua Religião... e que aos Missionarios não era permitido levar para fora das Povoações quando sahião do que os trastes que fossem meramente do seu uso. Assim me confessou o Provincial do Ceará quando lhe perguntei o para que erão as negociações que eu estava fazendo aos seus religiosos" (Idem, Doc. n. 160, t. IV, págs. 23 e segs. Pará, 1905).

(125) Cf. Carta datada do Pará a 12 de agosto de 1755 (Idem, Doc. n. 148, págs. 173 e segs.).

Do comércio dos missionários não resultavam benefícios para a Fazenda Real e para os moradores. A miséria destes pobres refere-se o próprio Conde de Azambuja, afirmando que "as compras e vendas faziam-se a trôco de umas com outras por não haver dinheiro". "Os soldados eram filhos da terra, poucos e mal disciplinados e se lhes fazia os seus pagamentos a cacau" (126).

Se o porto de Belém era ainda, de certa maneira, animado pelo comércio dos religiosos e de uns poucos lavradores mais ativos, o de S. Luís era quase morto. O Maranhão estava, realmente, muito mais atrasado. Não fazia exportações. Cultivava apenas o estritamente necessário para o seu sustento. Não havia comércio externo. Além de não haver o que exportar, faltavam navios do reino. O mercado interno limitava-se à permuta de gêneros disciplinada pelas circunstâncias do momento. A maneira do Pará, a capitania do Maranhão era grandemente onerosa para a Coroa (127). Não se exportando nenhum artigo comerciável, a importação não se fazia por navegação direta. As frotas que partiam de Lisboa para Belém faziam uma pequena paragem em São Luís onde, por meio de feira, se abastecia a miserável população (128).

Até o estabelecimento da Companhia, em 1755, o meio circulante assentava nos novelos de algodão, bem como no cacau e noutros gêneros da terra, os quais tinham estimação de espécies monetárias. Com semelhantes artigos pagavam-se aos empregados de todas as classes. As trocas e

(126) O Conde de Azambuja foi governador da capitania de Mato Grosso, conhecendo de perto a miséria do Pará e Maranhão. Em 1777 foi convidado pela rainha D. Maria I a dar o seu depoimento sobre a Companhia pomhalina (A.H.U. — M.P. 1777 1779). Vide o capítulo — Os apologistas...

(127) Cf. Silveira, Simão Estácio da — Relação Sumária das Coisas do Maranhão Lisboa, 1624, Gayoso, R. J. de Souza — Compendio historico politico dos princípios da lavoura do Maranhão, suas produções e progressos que tem tido até ao presente, entraves que a vão deteriorando, consagrado à saudosa memória do muito alto e muito poderoso senhor rey de Portugal Dom José Primeiro, verdadeiro creador da lavoura e do commercio desta capitania. Pariz, 1818)

(128) Cf. Representação à rainha ..., in A.H.U. — M.P. (1777 1779).

contratos faziam-se, especialmente, pelo cacau ao valor de 3\$600 réis a arrôba, valor meramente arbitrário, pois quando o objeto de exportação não chegava, às vezes, a um terço daquela cotação (129). Assim sendo, bem se pode avaliar a confusão, a desordem, as fraudes e os enganos a que estaria sujeito o comércio nas capitanias do Pará e Maranhão.

Moeda não havia. Baena afirma que só no comêço de maio de 1749, na forma do Decreto de 12 de junho do ano anterior, principiara a correr metal amoedado de ouro, prata e cobre, expressiva mostra da mendiguez econômica do Estado (130). Daquela data em diante receberam os governadores, em numerário, o seu sôlido de seis mil cruzados, “do que até então percebiam de Lisboa oitocentos mil réis em effeitos e o resto no Pará” (131). Nos últimos dias de maio de 1749 a Câmara agradeceu a D. João V a introdução da moeda “*Brazilia em lugar dos generos e drogas*” (132). A entrada da moeda causou, todavia, no principio grande confusão, por não terem os officiais da câmara regulado previamente os preços, os salários e os gêneros, ali então ajustados em produtos da terra (133).

Em data anterior ao ano de 1752 não temos, entretanto, qualquer informe seguro do montante de dinheiro amoedado remetido de Lisboa para o Estado. Sabe-se que nesse ano chegou uma remessa do reino no valor de 2.000\$000 réis. No ano seguinte, em 1753, a importância subiu a 76.600\$915. Em 1754, porém, não se acha nenhuma partida de moeda vinda da metrópole. Nos dois anos seguintes — 1755 e 1756 — o govêrno de Lisboa enviou, respectivamente 73.142\$600 e 63.000\$000. Dêste último ano em diante, contudo, as remessas de dinheiro do reino desaparecem quase inteiramente, passando a Companhia do Grão Pará e

(129) *Ibidem*.

(130) Cf. Baena, L. M. *Compêndio das Eras*, pág. 229.

(131) *Ibidem*.

(132) *Idem*, pág. 231. *Ensáio Corográfico*, pág. 203.

(133) A B A P P. Doc. n. 90, t. III, pág. 170. Pará, 1904.

Maranhão a fomentar a circulação monetária, graças ao sistema de adiantamentos aos lavradores (134).

Francisco de Mendonça Furtado era, então, o capitão-general do Estado. Pombal lhe recomendara o máximo rigor na execução das ordenações régias, sobretudo das respeitantes à liberdade dos índios. A partir de setembro de 1751, início de seu governo, o dedicado irmão do ministro de D. José I arrostando, pois, as malquerenças de alguns religiosos e de uns poucos colonos descontentes.

Mendonça, porém, julgando inoportuna a publicação da lei da emancipação dos nativos, não lhe deu imediato cumprimento. Não descurou, todavia, do problema. Era adepto da liberdade do índio. Não obstante, refletiu maduramente libertado o indígena, onde encontrar mão-de-obra cada vez mais reclamada pelos moradores? Teve, afinal, uma inspiração. Um Estado vizinho, o Brasil, introduzia, há muito, escravos negros transportados dos centros de resgates da África atlântica para as suas fazendas e demais serviços. Disto resultou que os colonos foram-se esquecendo do apresamento dos índios e êstes, naturalmente, tornaram-se livres (135). Por que não havia de aplicar o mesmo remédio ao seu Estado? Sem substituir uma escravatura por outra — disso estava convencido — não haveria liberdade do gentio (136).

E a idéia entusiasmou-o. Na introdução de mão-de-obra africana (137) estaria, pois, a solução não só para a delicada questão da liberdade dos índios mas, também, para a conquista agrícola da terra, até aí tão desamparada (138).

(134) Cf. "Relação que manifesta toda a remessa de moeda vinda da Corte, a que mais se recebeu da Companhia Geral e de diversas pessoas de que se passaram letras" (A N R J — G C P C C Liv. 17 B, fol. 34 r, 1797). As carregações do Pará e Maranhão

(135) Cf. Offício de Mendonça Furtado de 18 de janeiro de 1754, in A H U — M. P. (1773-1775).

(136) "Sem que entre aos moradores quem lhes cultive as fazendas he difficuloso o atalhar e extinguir o tirano contrabando que aqui se faz com os indios" (Ibidem).

(137) Veja-se o capítulo As carregações de mão-de-obra africana

(138) Cf. Offício de Mendonça Furtado de 18 de janeiro de 1754, in A H U — M. P. (1773-1775).

Mas como introduzir escravos negros? Com a miséria e fraqueza dos moradores? Com a mesquinhez econômico-financeira do Estado? Mendonça Furtado cogitou confiar êsse encargo — mal necessário do processo de desenvolvimento econômico do disputado patrimônio — a uma Companhia nacional de comércio. Convocou os lavradores menos desafortunados para expor-lhes o seu plano. Afirmou-lhes com persuasão e forte crença que no estabelecimento de semelhante empresa estaria a fortuna de todos. Tocados da mesma expectativa e confiança, os colonos perfilharam sem delongas o amadurecido projeto nascido no cérebro privilegiado do capitão-general. A instituição de uma Companhia de comércio (139) seria, no seu entender, o único meio de arrancar o Estado do abatimento em que se encontrava. Entre outras vantagens, a empresa solucionaria o grave problema da escassez crescente de mão-de-obra, com a introdução de escravos que seriam fornecidos aos lavradores em justas condições. Seria, outrossim, o instrumento adequado para que fôsem rigorosamente cumpridas as leis referentes à liberdade dos índios (140).

Cada lavrador interessado concorreu com a sua parte para a realização do capital social da projetada Companhia de Comércio e Navegação. Com isso angariou-se a modesta quantia de 32 mil cruzados, fundo que "he insignificante para hũ objecto tão grande" (141). Era, com efeito, o melancólico testemunho da miséria da colônia.

(139) O sistema não era novo. O norte do Brasil já havia tido experiências dessa ordem, em que os resultados não foram nada animadores com o estabelecimento do monopólio dado em 1682 a Pascoal Pereira Jansen e, em 1692, à Companhia de Cacheu (Cf. Livro Grosso do Maranhão, in A.B.N., vol. 66, 1a. Parte, pág. 135; Viveiros, Gerônimo de — op. cit., 1.º vol., pág. 84).

(140) "Não pode a ruina deste Estado ter melhor principio de restabelecimento que de hua Companhia do Comércio Nacional para se introduzirem negros nelle com que se fabriquem as excellentes e infinitas terras que a acham ao dezamparo." (Carta de Mendonça, datada do Pará a 18 de janeiro de 1754 a Diogo de M. Côte Real, in A.H.U. — M.P. 1773-1775. Este documento acha-se publicado nos A.B.P.P. Doc. n. 119, t. III, págs. 207 e segs. Pará, 1904).

(141) Ibidem. (O manuscrito, guardado no Arquivo Histórico Ultramarino menciona 32 mil cruzados. O offício que se acha publicado no mencionado tomo dos A.B.P.P. refere-se, porém, a 30 mil)

Temeroso de um possível esmorecimento da parte dos lavradores do Pará e Maranhão, Mendonça Furtado recorreu para a poupança do reino. Expôs a fragilidade econômica e o infortúnio do Estado. Ao mesmo tempo que apontou os benefícios que seguramente adviriam de semelhante empreendimento, solicitou ajuda (142). O auxílio éle próprio o alvitrou : a entrada, na empresa, das praças de Lisboa e Porto. De privilégios somente pediu três que, segundo seu parecer, em nada prejudicariam a Real Fazenda "e podem concorrer muito para o restabelecimento de todo este Estado" : isenção de direitos das madeiras levadas a Lisboa na torna-viagem dos navios empregados no transporte de escravos negros; o dinheiro que entrasse para a sociedade monopolista não ficaria sujeito à execução por dívidas contraídas depois; e, finalmente, que o mesmo tivesse isenção de confisco até mesmo nos casos de lesa-majestade (143).

Não ficou nessa súplica a insistência do capitão-general do Estado. Dias depois, a 1.º de fevereiro de 1754, enviou outro ofício a Diogo de Mendonça Côrte Real. Frisando a resistência dos jesuítas contra o cumprimento das ordens reais sobre as administrações das aldeias, Mendonça refere-se, novamente, às vantagens do estabelecimento de uma Companhia de comércio, única maneira de se conseguir a liberdade dos índios e de se resolver o aflitivo problema da escassez de mão-de-obra, de cuja carência resultava a po-

(142) "se S. Magestade com sua real piedade não a proteger e amparar experimentarão estes moradores a sua total ruyna adonde esperavam achar a sua redempção. Se este estabelecimento prosperar como me persuado, se S. M. for servido protegê-lo e animado crescerão as suas reais rendas, e tudo o que hoje são fazendas desertas e matos incultos serão em poucos annos Engenhos rendosissimos e Plantações larguissimas com que se engrosse o comercio e se troque a esterelidade e miseria em que vive nestas terras em abundancia e fartura. E se porão os ódios de boa fé com os moradores e faremos com eles novas Povoações que enchão estes certões..." (Ibidem).

(143) Ibidem.

breza do Estado (144). No dia seguinte (2 de fevereiro de 1754) era endereçada ao rei D. José I uma representação dos colonos, acompanhada de uma petição de Mendonça Furtado "para que sendo V. Magestade servido lhe pode diffirir na forma que pedem" (145).

No reino, o apêlo do capitão-general foi recebido com entusiasmo. Sebastião José de Carvalho e Melo, torado da animação do mano, começou logo a trabalhar no projeto. Mostrou-se inteiramente de acôrdo com o plano, mas queria o muito maior, tão grande como a ambição que lhe ia na mente. Foi, assim, instituída a gigantesca Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, cujo alvará régio de confirmação foi dado em Lisboa em 7 de junho de 1755, logo no dia immediato ao da petição dos homens de negócio da praça de Lisboa (146).

Contemporânea da poderosa Companhia de comércio é a lei de D. José I de 6 de junho de 1755, restituindo "aos indios do Grão Pará e Maranhão a liberdade das suas pessoas e bens" (147). No dia seguinte, 7 de junho, um alvará com fôrça de lei determinava que os índios fôssem governa principaes e Justiças Seculares, com inibição das adminis-

(144) "O comércio dos generos deste Paiz com o estabelecimento da nova Companhia que estes moradores intentão para a introdução dos Pretos poderá augmentarse muito sendo difficuloso o adiantarem os trabalhos sem cultores bastantes para suas fazendas, e enquanto elle carregar só sobre os Indios não entendo que turem delles grandes interesses antes me persuado a que se conservarão na penuria e confusão, que athe gora tem vivido" (A.B.P.P. Doc. n. 117, t. III, págs. 203 e segs. Pará, 1904).

(145) Idem, Doc. n. 99, págs. 178 e seg.

(146) Cf. Estatutos da Instituição da Companhia, guardados no A H U — M M n. 23 (1755-1757). Acham-se impressos Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. Lisboa, 1755.

(147) Cf. "Ley porque V. Magestade ha por bem restituir aos Indios do Grão Pará e Maranhão a liberdade das suas pessoas, e bens, e com mercio, na forma que nella se declara". Lisboa, 1755.

trações dos Regulares, derogando todas as Leys, Regimentos, Ordens e Disposições contrárias" (148).

Como não podia deixar de acontecer, à criação da Companhia de comércio e à liberdade dos índios seguiu-se a grita dos descontentes (149). Um carta datada do Pará a 8 de abril de 1757 narra como se fez a publicação da lei pombalina de 7 de junho de 1755, extinguindo a administração temporal das aldeias, exercida até então pelos regulares (150). Outra, de 2 de maio daquele mesmo ano (1757), refere-se ao comportamento de alguns religiosos da Companhia de Jesús, retirando-se das aldeias e carregando tudo que havia de valor, sendo nesta conduta amparados pelo próprio visitador e vice-provincial, o padre Francisco de Toledo (151).

A publicação da lei de 7 de junho de 1755, mandada executar pelo governador e capitão-general, seguiu-se a reação dos jesuítas (152). Para a administração das aldeias havia sido nomeado um diretor, vencendo a sexta parte do lucro líquido do comércio dos índios "pelo trabalho de civilisarem as Povoações... E como leva aquele prêmio, naturalmente hão de promover o comércio porque quanto mais se lhe engrossarem os Índios em cabedaes por meio da agricultura e commercio, tanto mais proveito se lhe segue, e este

(148) Cf. "Alvará com força de Ley, porque Vossa Magestade há por bem renovar a inteira e inviolavel observancia da Ley de doze de Setembro de mil seiscentos sincoenta e tres, em quanto nella se estabeleceo que os Indios do Grão Pará e Maranhão sejam governados no temporal pelos governadores"... Lisboa, 1755.

(149) Veja-se o capítulo — Os detratores.

(150) A P. C. M. — Códice n. 695, C G M (1752-1757). A noticia da lei da abolição do governo temporal das aldeias aos regulares acha-se publicada nos A. B. A P P. — Doc. n. 155, t. IV, pags. 182 e segs. Pará, 1905.

(151) A B A P P Doc n. 161, t. IV, págs. 209 e segs. Pará, 1905

(152) Idem, Doc n. 165, t. V, págs. 193 e segs. Pará, 1906

foi o fundamento que me moveo a estabelecer o ordenado na sobredita forma" (153).

Emancipado o índio e assente em sólidas linhas a nova empresa de comércio e navegação, os dias dos jesuitas no Estado estavam contados. A Companhia de Jesús não poderia subsistir às investidas pombalinas. Um ofício datado do Pará a 22 de outubro de 1757 (154), enumera os religiosos desterrados por ordem do governador em cumprimento do que lhe fôra ordenado pela Coroa: Padre Domingos Antônio, reitor do Colégio dos jesuítas na cidade de Belém (155); padre Luís de Oliveira, Procurador das Missões (156); padre Manoel Afonso, "que também vendeo o gado da povoação em que se achava que era a aldea de Arucarã, hoje Villa de Portel" (157); padre Lourenço Kaulim, "pelo procedimento que teve na despedida da sua aldea" (158); padre Luiz Alvares (159); padre Joaquim de Carvalho; padre João Daniel; padre Joaquim de Barros e, finalmente, o padre Antônio Maysterbourg "que adiantou uma canoa carregada de cacao e devendo visitar-se na Fortaleza do Gurupá, se acharam entre o cacao Imagens..." (160).

(153) Cf. Carta datada do Pará a 21 de maio de 1757 (Idem, Doc. n. 156, t. IV, págs. 184 e segs. Pará, 1905). Sobre a nova administração das aldeias veja-se o "Directorio Que Se Deve Observar Nas Povoações dos Índios do Pará e Maranhão Enquanto Sua Magestade não mandar o contrário". Lisboa, 1758. O Regimento do "Directorio", de 3 de maio de 1757, composto por 95 capítulos, acha-se, ainda, in *Collecção Chronológica de Leis Extravagantes. Posteriores à Nova Compilação das Ordenações do Reino*, t. IV, págs. 25-68. Coimbra, 1819.

(154) A B A P P. Doc. n. 190, t. V, págs. 281 e seg. Pará, 1906.

(155) "pelo insultante e escandaloso protesto que me fêz" (Ibidem).

(156) "que devendo sair daquela povoação a roubou escandalosamente que até lhe vendeo o gado e as canoas, chegando ao excesso de furtar da Igreja a Custodia em que se expunha o Santissimo. Este padre era hum dos mais habéis homens de negocio" (Ibidem).

(157) Ibidem.

(158) Ibidem.

(159) "que cometeo o sacrilegio insulto de ir as Imagens Sagradas que estavam nos Altares e tirarlhe os resplandores de prata os uaes lhe foram tomadas na Fortaleza de Gurupá, cujo comandante nos remeteo e eu os entreguei ao Bispo para os fazer restituir aquella nossa Parochia" (Ibidem).

(160) Ibidem.

Repare-se, pois, na aspereza e acrimônia da acusação. Outra carta do capitão-general, datada do Pará a 20 de novembro de 1757, expressa idêntico amargor e inclemência (161).

Com semelhantes relatórios não admira que a realza, assovelada por Mendonça Furtado e por Sebastião de Carvalho, estendesse aos indígenas de toda a colônia a emancipação dada aos índios das capitanias do norte (162).

Desferiu-se, finalmente, o último golpe com a lei de 3 de outubro de 1759, impressa na Secretaria de Estado dos Negocios do Reino, que expulsou os religiosos da Companhia de Jesus "dos seus Reinos e Domínios" (163).

A partir dessa data, competia ao governo do Estado proceder contra os que tivessem trato com os jesuítas (164). Excluídos os padres da administração das aldeias e expulsos, por fim, das capitanias do Pará e Maranhão, a realza resolveu sequestrar todos os seus bens móveis e de raiz, cujos valores foram já inventariados (165).

Em agosto de 1760, afinal, os capitães dos navios Nossa Senhora da Arrábida e Nossa Senhora da Madre de Deus transportaram para Lisboa os últimos jesuítas — 40 do Pará e 86 do Maranhão — "à razão de 60\$000 réis cada um mandando sua Magestade fazer a despesa deles por conta do Sequestro e do dinheiro que produzir as rematações dos seus bens" (166).

(161) Idem Doc. n. 216, t. VI, págs. 6 e segs. Pará, 1907.

(162) Cf. "Alvará com força de Ley, porque Vossa Magestade he servido ordenar, que a liberdade que havia concedido aos Indios do Miranhão para as suas pessoas, bens e Commercio, pelos Alvaras de seis e sete de Junho de mil setecentos e cincoenta e cinco, se estenda na mesma forma aos Indios que habitão em todo o continente do Brasil, sem restricção, interpretação, ou modificação alguma, na forma que nelle se declara". Lisboa, 1758.

(163) Cf. "Ley porque Vossa Magestade he servido exterminar, proscrever e mandar expulsar dos seus Reinos e Domínios, os Religiosos da Companhia denominada de Jesus". Lisboa, 1759.

(164) A B A P P. — Doc. n. 340, t. VIII, págs. 151 e seg. Pará, 1913.

(165) Vejam-se os quadros demonstrativos dos bens sequestrados.

(166) A B A P P. — Docs. ns. 348 e 349, t. X, págs. 238 e segs. Pará, 1926.

Portugal voltava-se, enfim, para o norte do Brasil com a instituição da poderosa Companhia pombalina, onde encontraria a seiva vivificadora para ulteriores empreendimentos de natureza política e econômica. As condições financeiras da Coroa não lhe permitiam explorar, com recursos próprios, o rico patrimônio. D. José I tratou, no entanto, de resolver o problema por meio da nova empresa ultramarina. Essa modalidade de cessão, porém, não era nova, pois a monarquia tinha experiências anteriores. Surgiu, assim, a gigantesca Companhia do Grão Pará e Maranhão como novo ensaio de exploração do tráfico colonial português, medida concordante com a filosofia política do despotismo pombalino.

CAPÍTULO II

A ESTRUTURA JURÍDICO-SOCIAL DA COMPANHIA

a) O ORGANISMO DO "CORPO POLÍTICO" E OS PRIVILÉGIOS

O ESTABELECIMENTO da Companhia do Grão Pará e Maranhão foi, na verdade, o melhor estratagema do marquês de Pombal para livrar o Estado da ingerência dos religiosos nos negócios seculares. Representa, outrossim, uma inteligente manobra para libertar o reino da perniciosa ação dos mercadores estrangeiros, sobretudo dos chamados "comissários volantes" a serviço dos interesses ingleses.

A miserável conjuntura do reino e da colônia foi-lhe enormemente favorável. Tudo convergia para isso. Afigura-se-nos que já ficou demonstrada a desgraça do norte do Brasil. O drama, aflitivo em todos os setores da vida, derivava, especialmente, das lutas entre missionários e moradores pela posse do índio, cuja mão-de-obra escrava era-lhes indispensável para o cultivo da terra e colheita das "drogas do sertão".

Pombal viu na instituição da Companhia, que nascera no cérebro de Mendonça Furtado, a fórmula mais indicada para enfrentar com êxito os prestigiosos padres que de há muito vinham investindo contra um patrimônio que, de direito e de fato, pertencia à Coroa. A realeza, seguramente, vivia apavorada com o imperialismo da poderosa Ordem. Daí o conflito entre os regulares e o Estado pela conquista e exploração da terra descoberta. Por isso mesmo, depois

da expulsão dos jesuítas, suas comunidades foram dissolvidas e seus bens sequestrados. Nessa altura do século XVIII, a monarquia já estava comprometida na empresa colonial pombalina. A Companhia de comércio surgia, assim, como forte aliado do trono no combate aos missionários e aos mercadores que lutavam pela partilha política e econômica do rico patrimônio colonial da Coroa. A sociedade mercantil representa, pois, a primeira investida organizada de Sebastião José de Carvalho e Melo contra essas duas poderosas forças, ambas adversárias do seu despotismo.

Não admira, portanto, que a Companhia privilegiada fôsse logo apadrinhada pelo Secretário de Estado dos Negócios do Reino. A ação da nova empresa mercantil era inteiramente compatível com a filosofia do déspota e, em vista disso, sobremaneira uníssona com o seu programa de fomento ultramarino. Daí o fato do ministro de D. José I paranimfar e defender o novo empreendimento capitalístico que se propunha salvar a colônia.

O projeto de Mendonça Furtado entusiasmou o Secretário de Estado. A mencionada representação dos moradores das capitanias do Grão Pará e Maranhão, datada de 15 de fevereiro de 1754, suplicando ao rei a criação de uma nova Companhia de comércio, levou ao reino inusitado contentamento. Ao apêlo do capitão-general, para deleite dos comerciantes lisboetas e portuenses, seguiu-se um autêntico projeto de lei assinado por Pombal, como Ministro, e por dez "homens de negócios" da praça de Lisboa (1).

Os requerentes, animados por Sebastião de Carvalho e pela esperança de prestarem um grande serviço a Deus, ao rei ao bem-comum e à colônia, pediam, em seus nomes e dos demais vassalos moradores no reino, o estabelecimento

(1) Rodrigo de Sande e Vasconcellos, Domingos de Bastos Vianna, Bento José Alvares, João Francisco da Cruz, João de Araújo Lima, José da Costa Ribeiro, Antônio dos Santos Pinto, Estevão José de Almeida, Manoel Ferreira da Costa e José Francisco da Cruz. O manuscrito acha-se guardado no A H U. M M n 23 (1756-1757). Vejam-se no entanto os estatutos impressos. Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, pág. 18. Lisboa, 1755.

de uma Companhia de comércio e navegação para as capitanias do norte do Brasil, "que cultivando o seu commercio, fertilize ao mesmo tempo por este próprio meio a agricultura e a povoação que nelle se achão em tanta decadencia (2).

Os estatutos da nova empresa ultramarina, articulados em 55 parágrafos, datados de Lisboa a 6 de junho de 1755, foram aprovados por alvará de D. José I datado do dia seguinte (3).

Organizou-se a Companhia no âmbito do direito privado, como já o notou Waldemar Ferreira (4). Não se traçou nenhum contrato social. Tampouco o Estado redigiu estatutos para a empresa colonial. Os "homens de negócios", ao endereçarem a petição a D. José I, outra coisa não fizeram do que apresentar à Coroa um verdadeiro projeto de lei inteligentemente enunciado e cónsono com os seus próprios e imediatos interesses. Contariam, seguramente, com a benéfica mediação de Pombal. Assim sendo, o rei limitou-se apenas a expedir o alvará de homologação, criando a Companhia e outorgando-lhe os vantajosos e relevantes privilégios que haviam sido articulados na maneirosa representação. Vejam-se os 55 parágrafos que figuram no requerimento dos suplicantes.

Por força de semelhante diploma, a Companhia pombalina converteu-se em "corpo político". Emanada da manifestação de "homens de negócios", mercê de delegação régia, a Companhia não era apenas uma simples sociedade comercial. Senhoreando-se do monopólio do tráfico atlântico de certas áreas geo-econômicas, graças à generosidade da realza, da qual recebeu amplísimos poderes, a Companhia era, sobretudo, uma entidade autárquica investida de jurisdição de maior relêvo, dada a incumbência de ordem política que teria de satisfazer, contribuindo enorme-

(2) Idem, pág. 3.

(3) Cf. Alvará... (Idem, págs. 19 e seg.).

(4) O Direito Público Colonial do Estado do Brasil sob o Signo Pombalino, pág. 136. Rio de Janeiro, 1960.

mente para a cobertura militar de defesa do patrimônio ultramarino da Coroa que figurava, então, como uma das ambicionadas prêsas das grandes potências mercantilistas ⁽⁵⁾. Sob o aspecto político, a Companhia representa, assim, a transição de uma economia patrimonial ultramarina para uma economia mercantil de nítida modernidade, em que o Estado se associa a capitais particulares na salvaguarda do império.

O empreendimento atendia, dessa forma, à incontestável necessidade de defesa e valorização da terra descoberta, que de há muito reclamava segurança e trabalho multiplicador de riqueza social. Por isso mesmo a Coroa não vacilou em dar-lhe estrutura adequada, a fim de poder atingir os seus múltiplos objetivos.

Os 55 parágrafos que articulam os seus estatutos definem claramente as finalidades de natureza mercantil e administrativa, bem como certos aspectos que dizem respeito à vida e funcionamento da empresa.

Nos termos do parágrafo primeiro da sua instituição, a afortunada empresa colonial, denominada Companhia do Grão Pará e Maranhão, formava um "corpo político" tinha como organismo central diretivo, imediatamente subordinado ao rei, uma Junta da Administração, em Lisboa composta de um provedor, sete deputados e um secretário ⁽⁶⁾. Havia ainda um artífice da Casa dos Vinte e Quatro ⁽⁷⁾ e três conselheiros. Entre eles eleger-se-iam, para os

(5) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

(6) Cf. Instituição..., parágrafo 1.º, pág. 3.

(7) A Casa dos Vinte e Quatro teve a sua origem em 1383. Tratava-se de estabelecer na Câmara de Lisboa uma fiscalização popular em favor da causa do Mestre de Avis, que o povo defendia. Era uma instituição representativa das corporações de ofícios em Portugal, distribuídas em 12 grupos — grêmios ou bandeiras — que constituíam o terceiro estado da nação. Era o órgão diretor e representativo. A denominação lhe viera da circunstância de que cada bandeira mandava para ele 2 representantes, de onde os vinte e quatro. Expressão do poder popular, constituía-se por eleição realizada anualmente no dia de São Tomé — 21 de dezembro (Cf. Langhans, P. F. — A Casa dos Vinte e Quatro de Lisboa. Subsídios para a sua história. Lisboa, 1948).

casos de impedimento, um vice-provedor e um substituto (8).

Bem expressivo era logo o segundo parágrafo dos estatutos que exigia serem o provedor e deputados comerciantes portugueses, naturais ou naturalizados, vassallos de Sua Magestade e moradores no reino (9). Deveriam, outrossim, ser interessados, pelo menos, com 10.000 cruzados na Companhia (10), condição que se não exigia ao artífice da Casa dos Vinte e Quatro e aos três conselheiros, desobrigados de ter capital na sociedade (11).

As eleições do provedor, deputados e conselheiros eram reguladas pelo artigo terceiro dos estatutos, e seriam feitas na Casa do Despacho da Companhia pela pluralidade de votos dos acionistas que nela tivessem no mínimo a importância de 5.000 cruzados em títulos. Os interessados que não fôsem portadores dêsse valor em ações poderiam, no entanto, unir-se entre si para perfazer a quantia exigida. Neste caso, porém, teriam direito a um só voto (12). Observe-se, pois, a limitação de voto condicionada ao montante do investimento dos acionistas. Ultimada a eleição, a Junta da Administração propunha, então, à Coroa, as respectivas nomeações, dependentes, todavia, do alvará régio de confirmação (13).

Sendo a Companhia formada do cabedal e substância própria dos interessados nela, sem a participação da Fazenda Real, a sendo livre a cada um dispôr dos seus próprios bens como melhor lhe parecesse, segundo a condição do parágrafo quatro dos seus estatutos, o governo da empresa seria inteiramente independente de todos os tribunais régios que por cousa alguma se podiam nêle intromete-

Almeida, Eduardo de Romagem dos Séculos Guimarães, 1923.
Sylva, José Soares da Collecção de documentos com que se autorizaram as Memórias para a vida del-Rey D. João I, t. I, Lisboa, 1734;
Lopes, Fernão — Crônica de D. João I, vol. I Pôrto, 1949

(8) Cf. Instituição..., parágrafo 1.º, pág. 3.

(9) Idem, parágrafo 2.º.

(10) Ibidem.

(11) Idem, parágrafo 3.º, pág. 3.

(12) Ibidem.

(13) A H M F. - L R C — C. G P. M n. 86; L. R. C. P Q A. — C. G. P. M., n. 2.

ter. A empresa ficava, assim, diretamente sujeita à Coroa, prestando conta dos seus atos apenas ao rei, árbitro supremo. Teria um Juiz Conservador privativo que resolveria tôdas as causas contenciosas em que fôsem réus quaisquer membros da Companhia. O favor régio concedeu-lhe jurisdição separada e privativa. No caso de falecerem no Brasil, ou em outra parte, os administradores ou feitores da sociedade, não podiam intrometer-se na arrecadação dos seus livros e espólios os "Juizes dos Defuntos e Auzentes", nem os dos Orfãos, ou qualquer outro que não fôsse o da Administração da Companhia (14).

Disponha o parágrafo 5.^o que as primeiras nomeações do provedor, deputados e conselheiros seriam feitas por Sua Majestade para servirem por tempo de três anos. Ao cabo do mandato prestariam contas aos que fôsem eleitos nos seus lugares. Sômente poderiam ser reeleitos os que tivessem, pelo menos, dois terços dos votos apurados em assembleia. Os primeiros administradores nomeados pelo rei prestariam juramento perante o Juiz Conservador, antes de serem empossados nos seus respectivos cargos. Nas administrações seguintes, os eleitos fariam o juramento ante o provedor da Companhia, assinando logo depois o termo de posse em um livro separado para êsse efeito (15). A 16 de janeiro de 1760, a Coroa ampliou o referido parágrafo 5.^o da instituição, determinando que no impedimento do provedor o juramento seria feito perante o vice-provedor e, na falta de ambos, pelo deputado indicado pela Junta (16).

Instituiu-se, outrossim, que deputados, secretário e conselheiros gozassem do privilégio de não poderem ser presos por causa cível ou crime sem ordem do Juiz Conservador. Os oficiais que fôsem às províncias em serviço poderiam usar de armas brancas ou de fogo para sua segurança e

(14) Idem, parágrafo 4.^o, pág. 4.

(15) Idem, parágrafo 5.^o.

(16) Cf. Resolução régia, datada do Palácio de N. S. da Ajuda a 16 de janeiro de 1760 (A.H.M.F. — L.R.C. — C.G.P.M. n. 86)

dos seus cabedais. Deviam, entretanto, levar um alvará expedido pelo Juiz Conservador da Companhia em nome do rei (17).

Os papéis de ofício que dela emanassem seriam sempre expedidos em nome do provedor e deputados (18). Segundo os estatutos, para autenticar os documentos a Companhia adotou um sêlo onde se via gravada a Estrêla do Norte sobre uma âncora de navio e a Imagem de Nossa Senhora da Conceição na parte superior (19).

Todos os negócios apresentados seriam vencidos pela pluralidade de votos. Os oficiais julgados necessários para o bom govêrno da Companhia eram de livre escolha do provedor e deputados, que ficavam com jurisdição de suspendê-los ou demití-los, conforme o caso, provendo outros, de nôvo, em seus lugares (20).

Tôdas as ofensas feitas a oficiais da empresa seriam castigadas como se se tratasse de oficiais de justiça do rei. Determinou-se, ademais, que tôdas as ordens emanadas da Companhia seriam passadas pelo Juiz Conservador por cartas feitas em nome do monarca, quer essas ordens dissessem respeito ao govêrno da instituição, quer à posse de embarcações para carros de madeiras. Estas poder-se-iam cortar onde fôssem necessárias, pagando-se, porém, aos donos os preços que valessem (21).

O mesmo parágrafo (22) determinava que os trabalhadores que servissem à Companhia não poderiam ser requisitados pelos ministros. Pelo contrário, sendo-lhe necessários mais, poderia a empresa requisitá-los.

Teria desde logo a Companhia, à sua disposição, casas e armazéns para as suas instalações. Concedia-se-lhe lugar

(17) Cf. Instituição..., parágrafo 46.º, pág. 15.

(18) Idem, parágrafo 1.º, pág. 3.

(19) Jerônimo de Viveiros (op. cit. págs. 70-71) publicou uma reconstrução ideográfica do sêlo da Companhia, conforme a delineação dos estatutos da própria sociedade. Todavia, não encontramos nenhum timbre nos papéis do arquivo da empresa.

(20) Idem, parágrafo 7.º, pág. 5.

(21) Idem, parágrafos 8.º e 40.º, págs. 6 e 14.

(22) Ibidem

competente para a edificação de estaleiros, armazéns e estâncias. Poderia fabricar navios mercantes ou de guerra, mandar recrutar gente de mar e guerra para as respectivas guarnições dos navios, no reino, nas ilhas ou nas capitânicas do Grão Pará e Maranhão a que se destinava o giro mercantil. Os comandantes, capitães e mais oficiais seriam escolhidos pela Companhia, da qual receberiam seus regimentos que deviam ser aprovados pela realza (23).

Pelo parágrafo 14.^o os requerentes pediam que a Coroa lhes fizesse doação de duas fragatas de guerra — uma de 30 até 40 peças, outra de 40 a 50 — para comboios e sucessivos serviços. Em virtude desta disposição passaram para o serviço da Companhia, por doação régia, as náus de guerra Nossa Senhora da Atalaia e a Nossa Senhora das Mercês, as quais, além de fazerem os comboios das frotas contra as investidas da pirataria, deviam também servir para as carregações de mercadorias (24).

As prêsas que seus navios fizessem aos inimigos da Coroa pertencer-lhe-iam inteiramente. Em caso de guerra os navios da privilegiada sociedade prestariam o seu concurso, mas com tôdas as despesas pagas, em “dinheiro de contado”, no prazo de seis meses (25).

Nos parágrafos 22.^o, 23.^o e 24.^o ficou instituído que a Companhia teria o comércio exclusivo para o Estado do Grão Pará e Maranhão. Só ela poderia traficar nas rotas de Belém e S. Luís. Fixaram-se, demais, os lucros das vendas dos gêneros nas capitânicas do norte do Brasil: nas fazendas sêcas, 45% sobre o primeiro custo em Lisboa e mais 5% no caso de venda a crédito; nas fazendas molhadas 15%, afora o sal que teria o preço certo e inalterável de 540 reis por alqueire. Se as mercadorias do reino fôsem negocia-

(23) Idem, parágrafos 9.^o, 10.^o, 11.^o, 12.^o e 13.^o, págs. 6 e seg.

(24) Idem, parágrafo 14.^o, págs. 7.ª e seg.

(25) Idem, parágrafos 15.^o e 16.^o, pág. 8.

das a trôco de gêneros da colônia, de valor incerto, neste caso ficaria o ajuste à avença das partes interessadas (26).

Dado o caso de não concordar com êsse trato, o lavrador faria transportar os gêneros da terra por sua conta e consigná-los-ia ao seu correspondente, ou à própria Companhia, a quem, em qualquer dos casos, pagaria o transporte (27). Obrigava-se, porém, a empresa a vender por grossas partidas, em armazéns (28), e nunca por miúdo em tendas ou casas particulares (29). A introdução de escravos negros (30) ficou assente no parágrafo 30.º da instituição. A Companhia foi reservado o direito exclusivo da importação de mão-de-obra africana (31).

Os navios da gigantesca empresa ultramarina teriam a preferência de despacho e, bem assim, a maior parte dos artigos neles importados, destinados ao consumo da Companhia, ficariam isentos do pagamento de quaisquer direitos devidos à Coroa. As dívidas, de qualquer qualidade que fôsem, deviam ser cobradas a favor da Companhia pelo seu Juiz Conservador. Tôdas as pessoas, por maior privilégio que gozassem, se fôsem chamadas à "Mesa da Companhia", teriam obrigação de ir, "e, não o fazendo assim, o Juiz Conservador procederá contra elles como melhor lhe parecer" (32).

(26) "porque não seria justo nem que os habitantes daquelle Estado quizessem reputar tanto os seus generos, que causassem prejuizo à Companhia, nem que a Companhia os abatesse de sorte, que, em vez de animar a agricultura delles, impossibilitasse os lavradores para a proseguirem, sendo o principal interesse daquelle Estado" (Idem, parágrafo 26.º, págs. 10 e seg.).

(27) Idem, parágrafo 27.º, pág. 11.

(28) Onde ficavam os armazéns da Companhia, em Lisboa? Na Boa Vista, junto à praia? E em Belém? Na baía do Guajará, junto ao sítio onde se acha a actual Alfândega? E em S. Luís? Na Alfândega velha, na actual Travessa Marcelino Almeida, esquina da Rua Candido Mendes? Vejam-se as illustrações, desenho de Landi, guardado no A. H. U. (C. M. E.), e a fotografia que tiramos em S. Luís do Maranhão.

(29) Cf. Instituição..., parágrafo 28.º, pág. 11.

(30) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana.

(31) Cf. Instituição..., parágrafo 30.º, págs. 11 e seg.

(32) Idem, parágrafos 37.º e 38.º, pág. 14.

Em boa política de atração de capitais, dispunha o parágrafo 39.^o da instituição, que as pessoas que entrassem na Companhia com 10.000 cruzados, pelo menos, desfrutariam do privilégio de homenagem na sua própria casa "naquelles casos em que ella se costuma conceder". Os officiaes seriam isentos dos "Alardos e Companhias de pé e de cavalo". E o comércio que nela se fizesse não só não prejudicaria a "nobreza herdada", mas, antes pelo contrário, seria um meio próprio para se alcançar a "nobreza adquirida" (33). Esta disposição é deveras modelar no propósito de atrair acionistas.

Tornou-se, assim, a poderosa Companhia a privilegiada detentora da navegação e do comércio com rendosos lucros (34) no tráfico das rotas atlânticas de Bissau, Cacheu, Angola, ilhas de Cabo Verde, S. Luís e Belém. Mas, como se a instituição ainda não estivesse bem pejada de favores para poder ter vida gloriosa e abastada, outros, cada vez mais extraordinários, se vieram juntar a êstes.

Logo depois da publicação do alvará de D. José I que instituiu a Companhia, escreveu Pombal a Mendonça Furtado dizendo-lhe que se disputavam as entradas na sociedade "de tal sorte que se ella tivesse de fundo seis ou sete milhões, todos se recolherião nos seus cofres dentro em breve tempo" (35).

Mas, ou porque esta tão grande aclamação só existisse na boa vontade do ministro todo-poderoso, ou pelo advir do terrível terramoto que sacudiu Lisboa, foi preciso forçar por leis a realisação do capital social da Companhia. Na verdade, por alvará de 30 de outubro de 1756 determinou-se que em tôda a província da Extremadura se não pudesse emprestar dinheiro a juros em quantia excedente a 300\$000 réis. Todo o dinheiro que estivesse para ser empregado, enquanto

(33) Idem, parágrafo 39.^o.

(34) Vide o capítulo — Os Balanços da Companhia

(35) Cf Carta de 4 de agosto de 1755 (A.H.U. — M.P. 1755).

se não fizesse esse emprêgo, seria dado a juros às pessoas que o pedissem para entrar com ações na Companhia (36).

Com o claro intento de atrair a nobreza, a Coroa não achou suficiente o mencionado parágrafo 39.º da instituição. Por alvará de 5 de janeiro de 1757, D. José I firmou a permissão de os nobres negociarem por meio da Companhia, ainda que desempenhassem altos cargos (37).

Os estatutos tinham consagrado o princípio de jurisdição privativa para o pessoal da Companhia. Mas o alvará de 10 de fevereiro de 1757 remodelou esta condição, estendendo o privilégio mesmo depois de acabadas as funções e emprêgos, e ampliando-o aos acionistas que possuissem pelo menos dez ações (38).

Não ficou nisso a generosidade da Coroa. A 14 de novembro de 1757, um ofício da Junta da Administração afirma haver Sua Magestade concedido à Companhia o comércio exclusivo das ilhas de Cabo Verde e da costa da Guiné, pelo tempo de vinte anos. A empresa comprometia-se, em contrapartida, a pagar a despesa das fôlhas secular e eclesiástica, bem como fortalecer a defesa militar (39), para maior segurança do seu comércio (40).

A 10 de julho de 1770, ficou estabelecido que a Companhia teria mais 25% sobre as carregações que saíssem do Pará para as fronteiras dos domínios espanhóis na América (41). Seria, outrossim, beneficiada com mais 10% de direitos de saída do Estado do Grão Pará e Maranhão para as referidas fronteiras, como fundo destinado a aliviar em

(36) A H.U. — M.M. n. 23 (1755-1757).

(37) Ibidem.

(38) Idem, C.P. n. 14 (1751-1756). Um documento guardado na Biblioteca Estadual de Hamburgo refere-se à ampliação deste privilegio dado à Companhia do Grão Pará e Maranhão (Cf. Silveira, Luís. Portugal nos Arquivos do estrangeiro I — Manuscritos portugueses da Biblioteca Estadual de Hamburgo, pág. 142. Lisboa, 1946).

(39) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.

(40) A H.U. — C.P. n. 14 (1751-1756); A.H.M.F. I.R.C.P.J. C.G.P.M. n. 1; C.G.P.M. M.P. n. 1.

(41) Cf. "Decretissimo plano de commercio aprovado e ordenado por Sua Magestade em 10 de julho de 1770", in A H.U. — C.P. n. 34 (1773-1777).

tudo ou na maior parte a Fazenda Real do pagamento das folhas eclesiástica, civil e militar daquela provedoria. Amealharia, além disso, mais 8% para se applicarem em presentes aos governadores castelhanos das fronteiras "*para lhe ganhar as vontades e sustentarem a nosso favor este útil commercio*" (42). Usufrua, ainda, mais 32% para manutenção das novas fortalezas (43) e respectivas tropas (44). Com semelhantes benefícios, a Companhia teria, portanto, 75% sobre as transações com as fronteiras espanholas, sem se incluir o que dispunha os parágrafos 23.º e 24.º da sua instituição sobre o primeiro lucro concedido à empresa (45). Em contrapartida, porém, assumia pesados encargos que aliviavam enormemente a Fazenda Real. Os benefícios amealhados no giro mercantil dariam, no entanto, cobertura para tudo.

A 22 de dezembro de 1756, a realza já havia ampliado parte dos privilégios referidos nos parágrafos da sua instituição e concedido outros. Já ficou dito que, pelo que dispunha o mencionado artigo 7.º dos estatutos, a Companhia tinha um Juiz Conservador com jurisdição privativa "e inibição de todos os Juizes e Tribunaes para que conheça de todas as causas contenciosas, em que forem Autores, ou Reos os Deputados, Conselheiros, Secretario, Provedor dos Armazens, Escrivaens e Caixeiros ou as dittas causas sejam Crimes ou Civeis" (46). Da referida regalia passaram a usufruir as pessoas mencionadas no dito parágrafo "ainda depois de se acabarem os seus officios os que trabalharem fielmente na Companhia" (47). O favor foi, outrossim, extensivo aos acionistas subscritores de 10.000 cruzados para cima (48). Repare-se, pois, na maneiroza política de atração de capitais particulares. Semelhante prerrogativa era,

(42) O grifo é nosso. Repare-se na maneiroza forma de suborno!

(43) Veja-se o papel da Companhia na defesa do patrimônio da Coroa.

(44) Cf. "Decretissimo plano de commercio".

(45) Cf. Instituição . . . parágrafos 23.º e 24.º, pág. 10.

(46) Idem, parágrafo 7.º, pág. 5.

(47) A H M F C C G P.M. — M. n. 1 (1755-1760)

(48) Ibidem.

naturalmente, um nôvo estímulo para que muitos procurassem se interessar na empresa.

Aos militares de patente igual ou superior à de alferes que servissem nos navios da Companhia, bem como ao pessoal da marinha, desde os contra-mestres até os capitães das naus de guerra e dos navios mercantes, foi dada "aposentadoria passiva para si e suas famílias", devendo ser o privilégio executado pelo Juiz Conservador da sociedade (49). Foram, ademais, como os deputados da empresa, desobrigados de servir contra suas vontades em quaisquer cargos no reino ou no ultramar (50). Os deputados interessados na Companhia com 10.000 cruzados em ações, enquanto nela servissem e tivessem tais títulos, teriam o privilégio de nobres para efeito de não pagarem jugadas (51) das suas lavours (52). Semelhantes regalias foram concedidas pelo favor régio a 22 de dezembro de 1756 (53). No ano anterior, a 26 de setembro de 1755, a Coroa já havia feito mercê à Companhia de um campo na praia da Boa Vista para construção de seus navios, bem como para armazéns e estância das suas madeiras, e de quatro depósitos junto à Casa da Moeda que pertenciam à Junta do Comércio (54).

E a dadivosidade da Coroa continuou a engrossar os privilégios da poderosa sociedade monopolista. A 16 de junho de 1758, o provedor e deputados da empresa, tendo ordenado aos administradores da Companhia na cidade de Belém que dessem início à construção dos armazéns destinados às mercadorias, requereram e conseguiram da municipalidade de D. José I a trespassação de um terreno que dava frente para a baía de Guajará e que pertencia aos je-

(49) Ibidem.

(50) Ibidem.

(51) O imposto da jugada onerava sobremaneira a agricultura. Cada lavrador pagava de jugada, por jugo de bois, um moio de trigo ou de milho, conforme a sementeira que fizesse (Cf. Almeida, Fortunato de História de Portugal, t. III, pags. 363 e seg. Coimbra, 1925).

(52) A. H. M. F. — C. C. G. P. M. — M. n. 1 (1755-1760).

(53) Ibidem.

(54) Ibidem. Vide ainda, no mesmo Arquivo — L. R. C. C. G. P. M. n. 86.

suitas. A Junta da Administração prontificava-se, porém, a pagar o justo valor aos religiosos (55).

A 20 de agosto de 1759, a realza houve por bem conceder à Companhia a prerrogativa de poder cortar no pinhal de Alcácer do Sal toda a madeira necessária para os seus estaleiros (56).

Para efeito de se evitar, com mais eficácia, o contrabando que se fazia em evidente prejuízo do comércio lícito especialmente do exclusivo da Companhia, os deputados requereram e conseguiram da Coroa que os administradores da empresa, nas cidades de Belém e S. Luís, e o Juiz Conservador, em Lisboa, gozassem da mesma jurisdição que competia ao Conservador da Junta do Comércio pelo capítulo 17º dos seus estatutos (57). Outrossim, os contrabandistas além de terem suas mercadorias apreendidas seriam obrigados a pagar em dôbro o valor da fraudulência, sendo a metade a favor dos denunciantes, como prêmio de seu zelo, e a outra parte a favor da Companhia, em compensação dos prejuízos que lhe resultavam das referidas negociações (58). Todo e qualquer produto apreendido por guardas e oficiais somente poderia ser vendido, no reino, pela Junta da Administração da Companhia, e, no Estado do Grão Pará e Maranhão, pelos seus respectivos administrado-

(55) "transfiram na Companhia por seus procuradores a título de venda todo o domínio que tem naquelas propriedades, pagando lhes a Companhia o seu justo valor que amigavelmente se poderá ajustar entre os religiosos e os administradores da Companhia" (Ibidem)

(56) Ibidem.

(57) "Sendo de gravíssimo prejuizo, não só à Fazenda Real, mas igualmente ao Bem-Comum do commercio, que algumas pessoas valendo-se de abominaveis meynos introduzão mercadorias nestes Reynos. Foy o mesmo Senhor servido encarregar a esta Junta o cuidado de evitar os ditos contrabandos, e de fazer executar todas as referidas Leys, Alvarás, Decretos e outras quacsquer Disposiçoens até agora estabelecidas e que de futuro se estabelecerem para evitar o referido delicto foy S. Magstade tambem servida determinar, que o Conservador geral desta Junta seja Juiz Privativo do referido crime para delle devaçar (Estatutos da Junta de Commercio Ordenados por El Rey Nosso Senhor. No Seu Real Decreto de 30 de Setembro de 1755, Capítulo XVII parágrafos 4 e 5, pág. 23. Lisboa, 1756).

(58) A.H.M.F. — Lã.R.C.C.G.P.M. n. 86.

res (59). A empresa comprometia-se, porém, a pagar à Fazenda Real os direitos devidos nas "Alfândegas e Casas de Despacho" e, bem assim, aos denunciante, a metade do líquido apurado na venda dos gêneros e mercadorias apreendidas, ou da sua respectiva importância no caso em que a chegassem a cobrar pelas execuções que se fizessem aos culpados nos referidos contrabandos (60).

Seguem-se outros favores da realza. A 23 de maio de 1764, a Companhia foi desobrigada do pagamento dos direitos de entrada e saída do anil exportado das capitânias do Pará e Maranhão, bem como dos emolumentos dos oficiais das alfândegas (61). A 17 de setembro de 1771, o benefício foi estendido ao gengibre "de doirar" (62). Pelo parágrafo 3º da instituição, o café já usufruía de semelhante indulto (63). Compatível com a política de fomento ultramarino, a mercê foi dada, também, ao café dos lavradores do norte da colônia (64).

Todo o ouro, bem como o dinheiro pertencente à Companhia, saído dos portos de Belém e S. Luis, "não deve pagar os direitos de hum por cento do cofre". "Pertencendo a particulares o deve pagar". "O Conselho da Fazenda o tenha assim entendido e o faça executar com as ordens necessárias" (65).

(59) O documento, datado de Lisboa a 9 de março de 1762, acha-se assinado pelos seguintes deputados: José Francisco da Cruz, Paulo Jorge, João Rodrigues Caldas, Manoel Heuterio, Damasco Pereira, Domingos de Villas Boas e Caetano Jerônimo (Ibidem).

(60) Ibidem.

(61) Cf. Alvará datado de N. S. da Ajuda a 23 de maio de 1764 (Ibidem).

(62) Cf. Alvará dado em Lisboa a 17 de setembro de 1771 (Ibidem). Por alvará de 9 de junho de 1761, o gengibre já havia sido desobrigado do pagamento de direitos e emolumentos (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 2, 1761-1768).

(63) Cf. Instituição..., parágrafo 31.º, pág. 12.

(64) Cf. Alvará de 17 de setembro de 1771, in loc. cit. O indulto do café já havia sido concedido em 14 de abril de 1761, beneficiando, igualmente, os lavradores (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 2, 1761-1768).

(65) Cf. Alvará de 9 de março de 1758 (A.H.M.F. — I.R.D.A.S.M. n. 1).

A Companhia foi, outrossim, aquinhoadada com a isenção dos "meios direitos" de todos os gêneros navegados por sua conta e risco do Estado do Grão Pará e Maranhão para Lisboa, desde que se destinassem à exportação para os países estrangeiros. Neste caso o embarque seria feito nas mesmas condições dos produtos exportáveis que pagavam direitos por inteiro, sem que, todavia, fôsse necessário meterem-se guardas a bordo dos navios. Para exato cumprimento de semelhante benefício, a Coroa mandou passar as devidas ordenanças ao Provedor da Casa da Índia, ao Administrador Geral da Alfândega do Açúcar e ao Provedor da Alfândega do Tabaco (66).

Pouco tempo depois, por determinação de 23 de junho de 1758, Sua Magestade houve por bem providenciar para que a Companhia fôsse desobrigada de pagar ao "Patrão Mor do Pará" os emolumentos, conservando-a na posse de fabricar os seus navios sem qualquer dependência do referido "Patrão da Ribeira" (67).

Queixavam-se de há muito o provedor e deputados da Junta da Administração contra certas arbitrariedades e prepotências de Antônio Nunes de Souza, "Patrão Mor da Ribeira", estante em Belém, que pretendia haver dos navios e naus de guerra da Companhia a importância de 4\$000 réis de "barcaça" por dia, enquanto cada um dos navios estivesse de "crena" (68), e 2\$000 réis estando atracados antes e depois da "crena" (69). Exigia, além disso, dos administradores da empresa, a quantia de cinquenta réis de cada escravo, 1\$240 de pranchas embarcadas e 2\$000 por navio a título de entrada e saída (70). Diante de semelhante grave que onerava grandemente a Companhia, e cujo bene-

(66) Cf. Alvará dado em Lisboa, a 22 de março de 1758 (A. H. M. F. L. R. C. C. G. P. M. n. 86).

(67) A. H. M. F. — C. C. G. P. M. — M. n. 1 (1755-1760).

(68) Conserto ou reparo dos navios nos estaleiros.

(69) Cf. Representação da Junta, datada de Lisboa a 23 de junho de 1758 (A. H. M. F. — C. C. G. P. M. — M. n. 1, 1755-1760).

(70) Ibidem.

ficio era amealhado por um particular, D. José I não teve duvidas em aliviar a sociedade dêsse dispêndio que em nada favorecia o Estado (71).

A Companhia foi, ademais, aquinhoada com outros privilégios. Com efeito, a generosidade da Coroa não ficou nesses favores. Assim é que em 28 de abril de 1761, a realza concedeu à Junta da Administração a regalia de poder assinar na Alfândega de Lisboa, em nome da sociedade, todos os despachos dos direitos que deviam pagar as fazendas pertencentes à empresa, relevando-a das fianças que prestavam para o mesmo efeito os particulares (72). Meses depois, em 2 de setembro dêsse mesmo ano, D. José I determinou que se não pudessem vender, penhorar nem executar os escravos que a Companhia vendesse fiado aos lavradores do Pará e Maranhão, sem a devida atestação dos seus administradores "para que conste que a mesma Companhia se acha inteiramente paga dos preços porque foram vendidos" (73). Por determinação régia de 4 de junho de 1761, os escravos introduzidos pela Companhia nos portos de Belém e S. Luís ficaram isentos do pagamento dos emolumentos aos oficiais das respectivas alfândegas e demais direitos devidos à Fazenda Real (74). Pretendiam o provedor da Fazenda e os oficiais das alfândegas de S. Luís e Belém extorquir dos administradores da Companhia, a título de emolumentos, as quantias seguintes: 9\$040 réis pela primeira visita de cada navio negreiro, sendo 2\$000 para o provedor, 5\$760 para o escrivão da alfândega e 1\$280 para o meirinho; 7\$040 réis para o provedor pelo trabalho da segunda visita; 1\$920 para o escrivão e 3\$840 para a Guarda da Alfândega. A grita da Companhia seguiu-se a ordenança régia aliviando a empresa de semelhante violência e chantagem (75).

(71) Ibidem.

(72) Cf. Alvará de 28 de abril de 1761 (Ibidem).

(73) Cf. Alvará dado no Palácio de N. S. da Ajuda, a 9 de junho de 1761 (Ibidem).

(74) Cf. Ofício da Junta, datado de Lisboa a 4 de junho de 1761 (Ibidem).

(75) Ibidem.

Dado o papel político que o privilegiado acometimento teria de desempenhar, além da sua ação econômica sobre maneira vivificante, não admira que a monarquia a agasalhasse, investindo-a de consideráveis poderes e franquias. Na sua expressiva significação política, a instituição apresentava-se como poderosa parceira da administração ultramarina do despotismo pombalino. Dêsse singular concubinato entre o Estado e a Companhia resultou uma estrutura, sob certos aspectos inteiramente original, em que o "corpo político", assim constituído, era, deveras, o único órgão da empresa, que lhe administrava os negócios sem qualquer interposição que não fôsse a da autoridade régia de cuja anuência dependia.

Instrumento da monarquia para a colonização e defesa de certas áreas geo-econômicas do ultramar, a Companhia tinha uma estrutura jurídica peculiar, que dá especial singularidade à forma mercantilista portuguesa no meado do século XVIII. Na verdade não intervinha capital do Estado. Era, pois, uma entidade coletiva de direito privado. Todavia, embora fôsse uma Companhia particular, tinha por delegação da Coroa, concessão de serviço público. Dotada de autonomia governativa, à maneira de sua congêneres de Pernambuco e Paraíba (76) e, relativamente, da Companhia Geral do Comércio do Brasil (77), dispunha de um tribunal privativo para as suas demandas ao qual presidia um Juiz Conservador próprio.

Era, no entanto, imprescindível que a empresa fôsse aquinhoadada com a cessão do monopólio do tráfico para o Estado do Grão Pará e Maranhão, assim como para as ilhas

(76) Cf. Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba Lisboa, 1759.

(77) Cf. Freitas Gustavo de — A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720) Subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil — São Paulo 1951; Ferreira Waldemar — A Companhia Geral para o Estado do Brasil e sua Natureza Jurídica Separata da Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, ano I, São Paulo, 1955 História do Direito Brasileiro, t. III, págs. 254 e segs. S. Paulo 1955, O Direito Público Colonial . . . , págs. 46 e segs.

de Cabo Verde e Guiné. Sem essa liberalidade, oriunda da conjuntura do império e da benevolência da monarquia, a Companhia minguardia a ponto de desaparecer. Com o exclusivo do comércio e da navegação das rotas de S. Luís, Belém, Bissau, Cacheu e ilhas de Cabo Verde, a Coroa deu-lhe segurança para viver e crescer como sociedade jurídico-privada. Em contrapartida, porém, a Companhia, como "corpo político" que realmente era, uniu-se ao Estado na colonização e defesa da colônia. Com isso pôde viver estreitamente apoiada no trono, com poderes muito latos compatíveis com o despotismo pombalino.

Sua estrutura apresenta, portanto, uma manifesta singularidade : — a Junta da Administração, aquinhoadada pelo favor da Coroa com prerrogativas de gerência dos negócios da sociedade, e investida de poderes jurisdicionais deveras extraordinários.

A gigantesca empresa colonial devia apenas obediência ao rei. Dir-se-ia tratar-se de um "corpo político" reunido em Mesa — a Mesa da Companhia — deliberando como órgão coletivo delegado e diretamente subordinado ao monarca único poder de cuja vontade dependia e ao qual se associou original simbiose entre a realeza e o capital particular. A instituição representa, com efeito, a terapêutica do despotismo pombalino para salvaguarda e segurança de um patrimônio ultramarino ameaçado, de um lado, pela ingerência das Ordens Religiosas nas questões seculares e, de outro, pela partilha política e econômica do Atlântico afro-brasileiro pelas grandes potências mercantilistas do século XVIII.

b) OS ACIONISTAS E O CAPITAL SOCIAL

A CRIAÇÃO da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão iria marcar o aparecimento, no Direito português, de uma instituição sui-generis, sem precedentes na História Ibérica. A singularidade da empresa mercantil deve-se, todavia, a uma nova conjuntura política ditada pelas urgentes necessidades do mercantilismo colonizador pombalino.

Pela primeira vez um grupo de comerciantes experimentados propunha ao monarca, em forma de estatutos, um plano de fomento ultramarino que era transformado em lei através de um alvará de confirmação da real mão e com a chancela do enérgico ministro, responsável pela iniciativa renovadora.

Aceitava a Coroa a instituição, "sem outro gasto de minha Fazenda, antes com beneficio della" (1), tornando-se, portanto, patrocinadora da idéia a que procurava emprestar o calor de sua aprovação através de várias concessões conteúdas nos próprios estatutos e ampliadas, mais tarde, com o fito de atrair para a Companhia os capitais necessários e indispensáveis à sua existência e ao seu crescimento orgânico.

Assim se estabelecia, inicialmente, a dependência da Companhia à pessoa real sem a ingerência de tribunais maiores ou menores (2), bem como se concedia aos bens de estrangeiros investidos na empresa as garantias concedidas

(1) Cf. Instituição..., pág. 19.

(2) Idem, § 4, pág. 4.

aos nacionais, mesmo em caso de guerra em que não haveria "arresto, embargo, sequestro ou reprezalia" (3).

Com deliberado propósito incentivador se procurou enobrecer os que entrassem para a sociedade monopolista com mais de 10 mil cruzados — privilégio de homenagem em sua própria casa. O ingresso na Companhia não só não deslustraria a nobreza, como abriria o caminho aos vogais para as ordens militares, com pequenas limitações que visavam o decôro da posição (4).

Alargando os horizontes da legislação, permitia a Coroa que os ministros de Estado e, bem assim, os que serviam nos Tribunais e Relações ou nos governos militares ou civis do reino, bem como todos quantos tinham emprêgo no real serviço, pudessem contribuir para o estabelecimento da Companhia (5). Eis porque vamos encontrar, depois de 1755, ano da criação da empresa, várias pessoas de qualidade, a começar do próprio marquês de Pombal e de sua illustre consorte, a condessa de Daun, subcrevendo ações ao lado de outras personalidades de escol, tais como a própria rainha (6) e outras pessoas da nobreza.

O interêsse da Coroa em drenar fundos para a gigantesca empresa ultramarina, cujo sucesso era aguardado, levou D. José I a conceder a pessoas "de qualidade" o direito de levantarem empréstimos junto ao "Juízo dos Orfãos", desde que applicassem as respectivas somas em ações da Companhia mediante o pagamento de juros de cinco por cento ao ano (7). No "Livro do Registro das Escrituras", guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa, acha-se, datada de 1757, a resolução da Junta da Administração para que se desse procuração aos deputados

(3) Idem, § 54, pág. 17.

(4) Idem, § 39, pág. 14.

(5) Cf. Alvará de 5 de junho de 1757, in A. H. U. — C P n 15 (1751-1769)

(6) Ainda que a rainha D. Mariana Vitória não figure entre os subscritores até 1758, aparece com 50 ações em 1776

(7) A.H.M.P. — L.R.E. da C.G.P.M. n. 90.

da Companhia, Domingos Bastos Viana e José Francisco da Cruz, para se obrigarem, em nome da empresa, a pagar anualmente na Junta os juros de cinco por cento que ven-cessem as parcelas adiantadas nos "Juizos dos Orfãos" da-que-la Côrte e seu têrmo pelos lucros competentes às ações das pessoas que os tomassem, para com êles se interessa-rem na sociedade. Para êsse fim assinaríam as escrituras que celebrassem, recebendo o dinheiro para se entregarem os títulos correspondentes aos acionistas. Figuravam como emprestantes o marquês de Pombal (1.200\$000 rs) e a con-dessã de Daun (2.400\$000 rs), em 5 de outubro de 1757, e o Secretário de Estado, Tomé Joaquim da Costa Côrte Real (8 000\$000 rs), em 26 de junho de 1758 (8).

Não menos ponderável foi o alvará de 21 de junho de 1766, em que a vontade soberana da realêza ordenava que o valor dêsses títulos girasse no comércio como dinheiro lí-quido (9). Não era esta, todavia, uma novidade da política financeira dos Estados europeus no século XVIII. No dia em que se aprofundar o estudo dos "padrões de juros" com que as monarquias absolutistas do mundo ocidental conse-guiram drenar para os seus cofres somas que extorquiam do capitalismo burguês, encontraremos, seguramente, traços semelhantes em diversos momentos de suas nebulosas ope-rações. É que, via de regra, já não bastava o mero incen-tivo dos juros para atrair capitais. Era preciso ainda am-pliar concessões que muitas vêzes se transformavam em pe-sados onus para os herdeiros do trono.

De que tenha havido larga tramitação das ações é prova o confronto que fizemos através do levantamento dos acio-

(8) A procuração dada pela Junta da Administração da Companhia aos deputados Domingos Bastos Viana e José Francisco da Cruz, datada de 20 de maio de 1757, acha-se assinada pelo secretário da Junta, An-tônio Domingos do Passo, e pelos seguintes diretores: Rodrigo da Sãnde e Vasconcelos, J. de Bastos Viana, Estêvão José, Manoel Fer-reira da Costa, Antônio dos Santos Pinto, João de Araujo Lima, Bento José Alves e J. Francisco da Cruz (Ibidem)

9) A.H.U. — C.P. n. 15 (1751-1769).

nistas iniciais (10) e dos convocados para as eleições de 1776 (11). Os quadros seguintes são grandemente esclarecedores.

**RELAÇÃO DOS ACIONISTAS FUNDADORES DA
COMPANHIA (12)**
(1755/8 — 1776)

Anos	Número de Ordem	NOME DO SUBSCRITOR	Número de ações		Observações
			Em 1755/1758	Em 1776	
1755	1	Rodrigo de Sende e Vasconcelas . . .	12	1	
	2	António dos Santos Pinto	15	15	
	3	Domingos de Bastos Viana	12	—	
	4	Estevão José de Almeida	12	6	
	5	Bento José Alvares	12	15	
	6	Manoel Ferreira da Costa	12	—	
	7	João de Araújo Lima . . .	12	—	Capitão
	8	José Francisco da Cruz	23	—	Tabaqueiro
	9	Mangel Madeira da Souza	12	—	Doutor
	10	José de Toca Velasco . . .	10	—	Ord. Alcañtara
	11	Damazo Pereira	10	—	
	12	Pedro Fortunato de Menezes	5	9	Monsenhor
	13	António Rebelo de Andrade	10	—	
	14	José da Costa Ribeiro . . .	4	4	Desembargador
	15	António Jaques de Magalhães	10	8	
	16	José da Silva Leque	5	—	
	17	José Moreira Leal	11	—	Membro da Junta do Comércio
	18	José Lopes Ferreira	5	—	
	19	José de Torres Bezerra . .	5	5	
	20	Domingos Ferreira da Silva	2	—	
	21	Maria Engrácia de Almada	6	6	
	22	António José de Almada e Melo	6	6	

(10) A.H.M.F. — L.R.A. da C.G.P.M. — Liv. 1.º, ns. 1 a 428, Liv. 2.º, ns. 429 a 862 e Liv. 3.º, ns. 863 a 1.187.

(11) A.H.U. — C.P. n.º 17 (1754-1776).

(12) Relação organizada com os elementos extraídos dos Livros de Registos das Ações, códices ns. 109, 110, 111, Liv. 1.º, ns. 1 a 428, Liv. 2.º, ns. 429 a 862 e Liv. 3.º, ns. 863 a 1.187, guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa

23	Antônio Correia Seixas	5	—	
24	Luís Coelho Ferreira ..	5	—	
25	André Joaquim Lobato ..	10	—	
26	José Bezerra Seixas	10	7	
27	Joaquim José Pereira Mont- teiro	1	—	
28	Teodora da Luz Pereira	1	1	
29	Engênio dos Santos Pereira	10	—	
30	Domingos de Vilas Boas..	10	2	
31	João Luís Serra	10	—	
32	João Rodrigues Caldas ..	10	—	
33	Maria Antonia Joaquina de Almada ,	5	2	
34	João Alvares de Cerválho	1	—	Cirurgião
35	João Fernandes ...	4	—	
36	Miguel Angelo Besso ..	3	—	
37	Leonardo dos Santos Pinto	10	—	
38	Manoel Ribeiro Lima	5	5	
39	Antonio José Rodrigues de Souza	10	—	
40	Bento Afonso	10	—	
41	Francisca Clara da Assun- ção	1	—	
42	Mariana Barbara Benedita	1	—	
43	Manoel de Oliveira de Abreu Lima ...	1	—	
44	João Fernandes de Oliveira	20	7	Desembargador nascido em "Minas do Ouro Preto" (?)
45	Antônio Ribeiro Neves .	6	3	
46	Jacinto da Costa de Ves- concelos	9	—	Desembargador
47	José Alvares Monteiro	3	—	
48	Sebastião Gonçalves da Silva	1	—	
49	Joaquim Inácio de Cruz .	10	—	Tes. da Mesa da Misericórdia
50	Rafael de Oliveira Braga	10	—	
51	José Rodrigues Lisboa..	10	—	
52	Inácio Pedro Quintela ..	10	—	Tabaqueiro
53	Emeretes Brito .	3	—	
54	Francisco Antônio Vieira da Silva	5	—	
55	Ventura Fernandes de Mel- reles	3	3	
56	Antonio de Castro Ribeiro.	10	—	
57	Manoel Alvares da Mota .	10	—	
58	João de Araújo Mota ...	10	22	
59	Manoel Dantas de Amorim	10	3	
60	André Marques	10	—	Capitão
61	Albertini, Frizoni & Juvalta	10	—	
62	Francisco Julião da Costa	5	—	

1756	63	Antonio Abreu Guimaraes	10	3	Capitão
	64	Lourenço da Silva Abreu..	10	—	
	65	José Rodrigues Estaves ..	10	—	
	66	Fernando José Marques Bacalhau	6	—	Da Junta do Tabaco
	67	Luís Lopes da Silva .. .	3	—	
	68	Manoel Rodrigues dos Santos	5	—	
	69	Francisco Xavier de Castro	10	10	
	70	Luís Severino Marques Bacalhau	3	—	
	71	Paulo Jorge	10	10	
	72	Caetano Correia Seixas	20	25	
	73	Domingos Gonçalves Reis	10	10	
	74	Maria Teresa de Vaz ..	3	—	
	75	Henrique da Costa Serra.	1	—	
	76	Lourenço Belfort ..	5	5	Maranhão
	77	João André Calvet ..	10	—	Tabaqueiro
	78	Margarida Josefa Leonor de Moura	2	—	
	79	José da Fonseca Henrique	1	—	Padre
	80	Caetano Jerônimo	10	10	
	81	Bento Dias Pereira Chaves	7	7	
	82	Manoel de Almeida Braga	10	—	
	83	Domingos Antunes Pereira	10	10	Maranhão
	84	Manoel Corrêa Lopes ..	1	—	
	85	Antonio Gonçalves Serra	5	—	
	86	Americo Soares Lima ..	5	5	Pará
	87	João Pereira Caldas ..	1	—	
	88	Gualter Gomes de Souza	6	—	
	89	Manoel dos Santos Pinto	2	2	
	90	João de Alçada Melo ..	14	1	Acionista
	91	Francisco de Albuquerque Santiago	11	11	de CCAVAD
	92	Baltazar do Rego Barbosa	3	3	Pará (Capitão)
	93	José Antunes de Carvalho	5	5	Bahia
	94	Alexandre Pinto Pereira..	1	1	Sergento-Mor
	95	José Inácio da Gama Pinto	1	1	Cônego
	96	Duarte Lopes Rosa ..	3	3	Tabaqueiro
	97	José Alberto Lisboa ..	6	6	
	98	Bento da Costa de O. Sampaio	2	—	Desembargador
	99	Simão Pacheco	3	—	Reverendo
	100	João Luís Cardoso Pinheiro	10	—	
	101	João de Souza Azavedo..	10	10	Pará
	102	Manoel Fanqueiro	4	—	Mato Grosso (Dr.)
1757	103	José Rodrigues Bandeira.	10	10	
	104	José Seabra Silva	5	—	Desembargador
	105	Luís de Moraes Seabra e Silva Dr.	5	—	Prov. de Orfãos
	106	José Domingos Ferrreira de Veiga	10	—	

107	Ursula Maria Francisca Xavier da Silva	1	-	
108	Francisco Marcelino de Gouvea	10	-	Desembargador
109	João Castro Guimarães ..	10	-	
110	José Marques F. Castelo Branco	2	-	Desembargador
111	João Pinheiro da Fonseca ..	15	10	
112	Antonio Azevedo Coutinho ..	10	9	Desembargador
113	José da Silva Pass	2	-	Sargento-Mór
114	Gregório Dias da Silva ..	5	-	
115	Rodrigo de Oliveira Braga ..	10	-	
116	Pedro Antonio Vergolino ..	80	10	
117	Francisco Damião de Mira Cruz	10	-	
118	José Antonio Cattelan e outros ..	3	-	Tabaqueiro
119	Sebastião José de Carvalho e Melo	6	-	Marquês de Pombal
120	Joaquim Rodrigues Vieira Botelho ..	20	10	
121	Lourenço Ferraz de Mendonça ..	5	-	
122	Diogo Vicente Sunher ..	10	10	Capitão
123	José da Câmara ..	10	3	Conde da Ribeira
124	Pedro de Brito da Silveira ..	2	2	Alferes
125	José Caminha de Vasconcelos ..	10	-	Conde Reposteiro
126	Agostinho de Moraes Campos ..	1	-	
127	Francisco José Lopes ..	10	10	
128	Lamberto Bolange ..	10	-	
129	Leonor Ernestina	12	6	Condessa de Daun
130	Luís José Correa de Lacerda ..	19	11	
131	José Domingues ..	10	5	
132	João da Silva Lado	10	-	Capitão
133	Gonçalo Pereira Lobato e Souza	2	-	Maranhão (Gover.)
134	Gonçalo José Pereira Caldas ..	1	-	Capitão
135	Manoel Gonçalves de Carvalho ..	10	-	Doutor
136	Antonio Cardoso Saldanha ..	10	-	Capitão
137	Lulza Gonzaga	1	-	Condessa de Rapak
138	Ana Doroteia de Sende e Vasconcelos ..	20	-	
139	Manoel Eleuterio de Castro ..	10	10	

1758	140	João Henrique Martins ..	10	—	Tabaqueiro
	141	José Leitger	2	—	
	142	Anselmo José da Cruz .	10	10	
	143	Maria Josefa C Silva Velho	10	—	
	144	Domingos Lourenço	10	10	Secretário de Estado
	145	Tomé Joaquim da Costa Corte Real	30	30	
TOTAL ..			426		

RELAÇÃO DOS NOVOS ACIONISTAS DA COMPANHIA (13)

(1776)

ACIONISTAS	Número de ações	OBSERVAÇÕES
Abadesse e Religiosas do Convento de Nossa Senhora de Nazareth da Vila de Setubal	1	
Abadesse e Religiosas do Convento de Santa Apolônia	3	
Abadesse e Religiosas do Mosteiro de Vialonga	3	
Agueda Maria Tereza	1	
Aires de Sá e Melo	1	
Alberto Luís Pereira	1	
Alexandre Luís de Souza e Menezes	4	
Antônia Joaquina de Andrade e Almeida	1	
Antônia Quitéria Pimentel	1	
Antônia Teresa Joaquina de Aguiar Freire	10	Vínculo do Desembargador Manoel G. de Carvalho
Antônio Álvares da Cunha	1	
Antônio Carvalho	3	
Antônio Cotrim	1	
Antônio de Araújo Lima	6	
Antônio de Oliveira Guimarães	1	
Antônio Fernandes & Cia	1	Herdeiros
Antônio Francisco de Carvalho	1	
Antônio Francisco Pereira	4	
Antônio Freire	1	
Antônio José de Figueiredo	1	
Antônio José de Melo Muniz	2	Vínculo de Martinho Gonçalves Soto Maior
Antônio José Malheiro	1	Padre
Antônio José Ribeiro Leal	1	
Antônio Moreira Lima	2	
Antônio Pimentel de Souza	1	
Antônio Rodrigues Botelho	4	Capitão
Antônio Rodrigues de Oliveira	2	
Antônio Salema Lobo de Saldanha e Souza	2	
Antônio Xavier Soares	1	
Arcebispo de Lacedemônia	1	Vínculo de Maria Pimentel de Silva { Padre
Baltazar de Oliveira	1	
Bento Alvares da Cunha	1	
Bento Antonio da Sampaio	2	
Bernardo Gomes Jácome da Costa	2	

(13) Relação dos acionistas feita pela Companhia a 4 de setembro de 1776, para se proceder a nova eleição (A H U — C P. n. 17, 1754-1776).

Camara da Basílica Patriarcal	1	
Capelães Administradores da Capela que instituiu D. Antónia Francisca de Men- donça	2	
Chanceler da Cesa da Suplicação e o Intendente Geral da Polícia, adminis- tradores da Capela que instituiu D. Fernando M. Mascarenhas de Lencastre	9	
Claudio José Pereira	1	
Colegiada de Santo André	1	
Cofres das Colatas desta Cidade	1	
Conde de Soire	1	
Confraria de N. S. da Esperança dos Acadêmicos de Coimbra	1	
Congregação do Oratório da Cidade do Porto	1	
Custódio José da Silva Vieira	1	
Damião da Costa Ribeiro	1	Padre
Daniel Rademaker	1	Herdeiros
Diogo Barbosa	2	
Diogo de Mota Ribeiro	3	Herdeiros
Diogo Pereira Soares	2	
Domingos Francisco	2	
Estevão de Metos	1	
Eulália da Silva	1	
Felliciana Joaquina de Assunção	1	
Felix Maria Ricco & Cie.	1	Herdeiros
Felix Rodrigues Palavras	1	
Fernando Rodrigues dos Santos	5	
Francisca Josefa	1	
Francisca Micaela da Fonseca	4	
Francisca Rita de Assis Coutinho	1	
Francisco Alvares	1	
Francisco da Silva Abreu	10	
Francisco Furtado de Mendonça	4	
Francisco Green	1	
Francisco José da Fonseca	1	
Francisco José Vaz	1	
Francisco Manoel Calvet	11	
Francisco Maria de Almada	1	
Francisco Vito Dantas Fonseca	2	
Francisco Xavier Barruncho	1	
Francisco Xavier de Góis	1	
Francisco Xavier Pinto	1	Padre
Francisco Xavier Ramos	9	Vínculo do tio Francisco Xavier Ramos
Henrique Martins	2	
Hipólito José Pereira	10	
Inácio Monteiro de Souza	1	
Inês Margarida Friart	2	Herdeiros
Irmãdade de Nossa Senhora da Encarna- ção (S. João da Praça)	14	
Irmãdade do Santíssimo Sacramento (Fe dos Martins)	1	

Isabel Antónia Coutinho de Camara	1	
Isabel Inácia Joaquim da Paula	1	
Jacome Bellon	12	Herdeiros
Jacome Ratton	10	Cronista. Foi para Portugal com 11 anos. Em 1762 naturalizou-se português
Jacinto Isidoro	1	
Jacinto Manoel de Souza	3	
Jerónimo Gonçalves de Souza	1	
Jerónimo José da Costa Ribeiro	1	
Jerónimo José Teixeira Palha	10	
João Afonso Viana	10	
João André Régio	1	
João Batista	1	
João Correa Pacheco	1	
João da Silva Franco	1	
João Ferreira	6	
João Ferreira e outros	7	
João Francisco de Lima Fonseca	10	
João Henrique Tonse	1	
João Luís de Oliveira	10	
João Pedro Doncker	3	
João Pedro Ludovica	5	Herdeiros
João Pereira de Carvalho	2	
João Pereira de Carvalho e outro	1	
João Pinto Rodrigues	1	Padre
João Roque Jorge	10	
Joaquim Breancamp de Almeida Castelo Branco	10	
Joaquim das Neves Ribeiro	1	
Joaquim Inácio da Cruz Sobral	10	Conselheiro
Joaquim José de Almeida Braga	10	
Joaquim José Estorano de Faria	10	
Joaquim José Rebelo	1	
Joaquim Pedro Belo	10	
Joaquim Pedro Quintela	10	
Joaquina Teodora Lima	1	
Jorge Antonio Rodde	1	
Jorge Alberto Moreira e outro	1	
Jorge Manoel da Costa	7	Desembargador
José Alvarés de Mira	10	Administrador
José Amaro da Cunha e Lagoas	1	
José Antonio da Silveira	1	
José Barbosa da Carvalho	1	
José Bento Ferreira de Faria	10	
José Cardoso Pinto Garcez	6	
José da Costa Santiago	1	
José da Cruz Miranda	5	
José da Silva Braga	1	Herdeiros
José de Seabra da Silva	3	
José de Menezes	1	
José dos Reis	1	
José de Oliveira	1	
José Dias Lopes	1	

José Duarte	1	
José Ferreira	2	
José Ferreira Coelho	10	
José Gomes Pires	1	
José Joaquim da Silva	5	
José Joaquim Lobo da Silveira	1	
José Machado da Silva e outros	1	
José Manoel Ribeiro Pereira	10	
José Nunes	2	
José Pedro de Rates Xavier da Silva	1	
José Pedro Henriques	1	
José Vicente Sunher	1	
Lazaro da Silva Torres	1	
Lourenço A. Mexia Galvão	7	
Luís Bartolomeu de Faria	1	
Luís de Abranches Castelo Branco	4	Cônego — Herdeiros
Luís Rodrigues Cardoso	1	
Luiza Maria	1	
Manoel Alveres Moreira	1	
Manoel Antonio O. Fonseca	10	
Manoel de Costa Pinto Vieira	2	
Manoel da Cruz	1	Frel
Manoel de Meireles Rebelo	2	
Manoel da Silva	1	
Manoel de Moraes e Silva	1	Desembargador
Manoel de Passos Ottoni	10	
Manoel Fenqueiro Frausto	4	
Manoel Ferreira de Carvalho	1	
Manoel Francisco Raposo	1	
Manoel Gonçalves de Carvalho	10	
Manoel Inácio Ferreira	10	
Manoel Jacinto Leão	10	
Manoel José de Faria Machado Caramuru	1	Desembargador
Manoel José Viana	4	Herdeiros
Manoel Lopes da Silva	1	
Manoel Ribeiro Pinho	5	
Manoel Rodrigues de Abreu	1	
Manoel Rodrigues da Fonseca	8	
Maria Angelica Cardoso Garcez	5	
Maria de Vilas-Boas	8	
Maria Caetano	1	
Maria Joana de Azevedo	1	
Maria Josefa de Faria Salazar	1	
Maria Josefa de Oliveira	5	
Maria Josefa de Oliveira e outro	1	
Maria Juliana Inácio de Meneses	1	
Maria Luiza de Andrade e outro	1	
Maria Madalena	1	
Maria Madalena da Gama	1	
Maria Maurícia do O	1	
Maria Poza Caetano	1	
Mariana Vitoria de Bourbon	50	"Rainha Nossa Senhora"
Martinho Teixeira P. Chaves	2	
Mateus Antonio dos Santos	10	

Mateus Carret e outro	2	
Matias José da Costa	10	
Matias Lourenço de Araujo	17	
Miguel de Abreu Couceiro	3	
Miguel Lourenço Peres	10	
Miguel Pereira Guimarães	1	
Pedro Borges Pacheco	1	
Pedro Enés Berurdi	1	
Pedro Rodrigues Ferreira e outro ..	1	
Pedro Xavier de Lemos	1	Herdeiros
Prócora e Religiosas do Convento das Agostinhas Descalças	2	
Real Colégio dos Nobres	4	
Recolhimento de N. S. da Conceição da Cidade de Penafiel	1	
Religiosos do Convento de São João da Vila de Setúbal	1	
Ramão José da Rosa Guão	6	
Sebastiana Maria e outros	4	
Sebastião Gonçalves Carneiro	1	
Serafina Dias	1	
Silvério Luís Serra	10	
Teodora Francisca de Fonseca	2	
Teodora Maria de Andrade	2	
Teotônio Alexandre da Costa	3	
Teotônio da Fonseca Amado	1	
Teresa Josefa de Leão	1	
Teresa Maria Joaquina	1	
Teresa Rosa Josefa	1	
Tomás Antonio Freire	4	
Valentim Prospero Salgado	1	
Vicente Joaquim Rodrigues Pontes . .	1	

TOTAL 738

RESUMO

Antigos portadores de ações	426	(1755-1758)
Novos portadores de ações	738	(1776)
Total das ações em 1776	1.167	

Poucos são os acionistas de primeira hora que concorrem às eleições de 1776, ao passo que os eclesiásticos, principalmente ordens religiosas e confrarias, ausentes no momento da instituição da empresa, figuram, naquela convocação, com cerca de quatro por cento das ações que teriam, possivelmente, origem no espírito religioso do português

que não se esquecia de contemplar a Igreja em seus testamentos. Apesar de constarem sete falecimentos em virtude dos quais os herdeiros comparecem às eleições de 1776 (14), nem sempre com a totalidade de ações dos defuntos, verifica-se que 54 dos 71 acionistas que subscreveram apólices em 1755 já não possuem os seus títulos, nem seus herdeiros: apenas 10 subsistem. Fraca densidade, portanto, inferior a 15%, que exprime bem a extraordinária instabilidade dos títulos, bafejados pela proteção oficial que lhes dera curso como meio circulante favorecido, aliás, pela constante valorização.

Como a Companhia, além dos lucros, até a restituição do capital, em 1782-1783, distribuiu dividendos acima de 5% e, por vêzes, superior ao dôbro (1766 a 1774), o investimento deixou margem a proveitos realmente substanciosos.

Ainda com o claro intento de angariar capitais para a empresa ultramarina de comércio e navegação, proibiu D. José I que durante a arrecadação de fundos para a Companhia se pudessem concertar empréstimos a juros superiores a 300\$000 réis (15).

Tais incentivos eram completados pela liberdade que se dava aos acionistas de venderem total ou parcialmente as suas ações, mediante o registro no livro competente, como padrões de juros aos preços ajustáveis (16).

Apesar de tôdas essas vantagens, não foi possível integralizar de pronto o vultoso capital social da Companhia constituído de 1.200 ações no valor nominal de 400\$000 cada uma, ou seja 480 contos de réis. Se é verdade que o terramoto de Lisboa quebrou o ritmo das subscrições e ditou uma paralização que se estendeu de novembro de 1755 a fevereiro de 1756, havia, no ocaso de 1755, apenas 493 apólices subscritas. No ano seguinte elas não superavam o número de 705 ações. Nôvo alento cobram as subscrições em

(14) A.H.U. — C.P. n. 17 (1754-1776).

(15) Cf. Alvará de 30 de outubro de 1756. Idem, C.P. n. 15 (1751-1769).

(16) Cf. Instituição..., § 51, pág. 17.

1757, em função, cremos, das concessões excepcionais ou talvez dos primeiros frutos positivos da empresa monopolista quando se vendem mais 448 que totalizam, então, 1.153 títulos. Em 1758 as ações elevaram-se ao numero de 1.187, das quais julgamos que 23 não foram integralizadas, pois dos Balanços da Companhia verifica-se que constituíam o capital da sociedade apenas 1.164 ações no valor de 465.600\$000 réis.

Como se vê, a subscrição do capital social contrariou a expectativa dos organizadores que esperavam dentro de cinco meses, na metrópole, e de um ano, na colônia, "fechar a Companhia para nella mais não poder entrar pessoa alguma" (17). Explica-se assim que a complacência real acudisse em favor da empresa monopolista para acelerar em 1757 a integralização do capital. Daí também, como analisaremos no capítulo dos Balanços, o recurso dos empréstimos de que lançou mão a Companhia para suprir as suas necessidades, mesmo porque a subscrição das ações não representava, de imediato, o encaixe das somas nominais, pois estavam os acionistas obrigados a ingressar para os cofres da sociedade mercantil com apenas 50% no ato da subscrição, sendo-lhe assegurado recolher o saldo em duas prestações iguais dentro de quatro e oito meses, respectivamente (18).

Não parece, porém, que a Companhia tenha atraído grande número de colonos e estrangeiros. Na verdade, pelo mero exame do rol dos acionistas (19) parece que os únicos estrangeiros que nela atuaram foram os seguintes :

Albertini, Frizoni e Juvalta.	10	ações (ns.	422 a 431)
João André Calvet	10	" ("	526 a 535)
José António Cattelan	3	" ("	848 a 850)
Diogo Vicente Sunher	10	" ("	930 a 939)
Lamberto Bolange	10	" ("	968 a 977)
José Leitget	2	" ("	1082 a 1083)

(17) Idem, § 49, pág. 16.

(18) Ibidem

(19) A H M. F. — L. R. A. da C G P M.

As subscrições no Brasil parecem não ter alcançado igual número, pois, salvo carência de informações das fontes, não encontramos mais de 39 ações subscritas nos centros paraense, maranhense e baiano.



Temos, portanto, que mais de — do capital pertencia

10

a reinóis, de várias camadas sociais : nobreza, clero e burguesia como se infere da relação de acionistas.

O caráter da Companhia, como já o notou Waldemar Ferreira (20), se não deixa dúvidas quanto a ser uma sociedade por ações, não pode incluir-se entre as sociedades anônimas, apesar de rezar o parágrafo 48 da instituição "contanto que as ações que forem de dez para cima, que são as bastantes para qualificar os Accionistas para os emprêgos da Administração della, não passem do segredo dos livros da Companhia às Relações publicas". Concluiu, outrossim, o douto tratadista de direito comercial, que a Companhia do Grão Pará e Maranhão antecedeu à existência das sociedades anônimas que apenas no início do século XIX começavam a caracterizar-se na França.

Verdadeiramente, no tocante aos privilégios, os acionistas poderiam ser divididos em três categorias : na superior colocaríamos os portadores de dez ou mais ações, únicos elegíveis para o "corpo político", cujo nome deveria ficar oculto "no segredo dos livros da Companhia..." e "que se devem distribuir pelos Vogaes para as eleições" (21). Abaixo destes, incluíam-se os portadores de cinco ou mais ações, condição básica para exercerem a função de eleitor (22). Por último, concorriam os portadores de menos de cinco ações que, entretanto, podiam cotizar-se para perfazer o total necessário para a expressão de um voto (23).

(20) O Direito Público Colonial , págs 141 e seg , § 33, Rio de Janeiro, 1960.

(21) Cf. Instituição..., § 48, pág. 16.

(22) Idem, § 3.º, pág. 3.

(23) Ibidem

As ações nominativas, no valor de 400\$000 réis, não poderiam ser resgatadas senão vinte anos contados do dia em que partisse a primeira frota despachada para o Brasil (24), admitida a prorrogação de dez anos condicionada, porém, à suplicação da Companhia e à concessão régia (25). Reservava-se, contudo, aos acionistas, o direito de venda de seus títulos mediante simples registro gracioso em livro destinado a esse fim.

Do ponto de vista financeiro afigura-se-nos que as ações constituíram excelente negócio, pois fizeram jus a dividendos que nunca foram inferiores a seis por cento, tendo atingido progressivamente 11, 1/2 % em que se estabilizou nos últimos anos do período contábil (26) da Companhia (1768 a 1774), com uma média anual aproximada de 8,4 %.

Se considerarmos que, à guisa de "Fundo de Reserva", haviam sido levados à Conta de Capital lucros líquidos que somavam 875.079\$773 réis segundo o Balanço de 1774, temos que cada ação deixara um lucro líquido aproximado de 752\$000 réis durante o período contábil, portanto, 35\$600 por ano, ou seja 8,9 %. Temos, pois, um avanço anual superior a 17 % em média, altamente compensador numa época em que, como vimos, o dinheiro se tomava a cinco por cento ao ano.

A solidez da Companhia no momento de sua descontabilização permitiu, ao contrário do que muitos pensam, o resgate das ações processado em três parcelas, a primeira de 50 % em 1782, a segunda de 25 % no mesmo ano e a última de 25 % em 1783. Já na circunstanciada represen-

(24) Promulgado o alvará régio de confirmação, a 7 de junho de 1755, a Junta da Administração da Companhia enviou logo no começo de agosto, ao Estado do Grão Pará e Maranhão, o jale São João da Cruz, comandado pelo capitão João da Silva, com o aviso do estabelecimento da empresa ultramarina (A H M F — D C. G P M A, n. 3, de 13 de agosto de 1755).

(25) Cf. Instituição, § 51, pág. 17.

(26) Chamamos "período contábil" àquele em que se procedem a Balanços (1755 a 1774).

tação à rainha D. Maria I, sem data, proclamavam os subscritores que a Companhia "vendo extinto o prazo da sua duração tem cuidado antes em livrar-se dos seus credores para liquidar melhor os capitais de seus interessados e realizar melhor o importe de suas ações" (27). O distrato dos capitais, bem como a progressiva valorização das ações e a percentagem dos dividendos podem ser vistos nos quadros seguintes.

(27) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778). Veja-se ainda o capítulo — Instituição da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia

ANOS	DIVIDENDOS (Porcentagem sobre o capital social)	Por Ação	Pelas 1,164 ações do fundo da Companhia	Quantias pagas	Quantias por pagar	Classes a que pertencem
1755	19 1/2 %	765000	90 7925000	90 7925000	-	Lucros partíveis durante o comércio da Companhia
1759	6 %	245000	27 9365000	27 9365000	-	
1760	7 %	285000	32 5925000	32 5925000	-	
1761	8 %	325000	37 2485000	37 2485000	-	
1762	9 1/2 %	385000	44 2325000	44 2325000	-	
1763	9 1/2 %	385000	44 2325000	44 2325000	-	
1764	10 %	408000	46 5605000	46 5605000	-	
1765	11 %	445000	51 2165000	51 2165000	-	
1766	8 3/4 %	355000	40 7405000	40 6050000	135000	
1767	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	135990	
1768	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	137890	
1769	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	137890	
1770	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	137890	
1771	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	137890	
1772	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	137890	
1773	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	137890	
1774	11 1/2 %	465000	53 5445000	53 4065000	137890	
1775	8 1/3 %	335333	38 7995612	38 045392	755220	Lucros acumulados
1776	8 1/3 %	335333	38 7995612	38 045392	755220	
1777	8 1/3 %	335333	38 7995612	38 045392	755220	
1782	50 %	2005000	232 6005000	226 6005000	6 2005000	
1783	25 %	1005000	116 4035000	113 2005000	3 2005000	
	25 %	1005000	116 4035000	113 1065098	3 2985902	
1787	10 %	405000	46 5605000	44 4905029	2 069971	
1798	10 %	405000	46 5605000	38 225506	8 338494	
1813	4 %	65000	18 6245000	13 5765772	5 0478228	
1815	4 1/4 %	185000	20 9525000	14 7685980	6 1838020	
1816	4 %	165000	18 6245000	14 6875973	5 9365027	
1818	4 %	165000	18 6245000	12 5975803	6 0265197	
1819	4 %	165000	18 6245000	12 2735840	6 3508160	
1820	4 %	165000	18 6245000	12 1935826	6 4308174	
1824	3 %	125000	13 9685000	8 2595704	5 7088296	
	342 %	1 3685999	1 593 5145836	1 524 7858641	48 7295204	

(28) O documento, datado de Lisboa a 12 de março de 1836, acha-se assumido por José Joaquim Lobo, então contador da extinta Companhia (A.H.M.F.) — Documentos, Avulsos, Maio nº 1 da C.G.P.M. Contas em dividas de varias repartições (1760-1835). B da C.G.P.M. nº 6. Códice nº 116, Lucros de 1764 da C.G.P.M. nº 2, Códice nº 115, Liv. 1º da R.L.P. da C.G.P.M. Códice nº 113, Liv. de P.A. nº 1 da C.G.P.M.

QUADRO DEMONSTRATIVO DA VALORIZAÇÃO DAS AÇÕES (29)
(1756-1775)

A N O S	C A P I T A L (R É I S)	LURO (LÍQUIDO (BRUTO-DIVIDENDO)	P R E S U I Z O (R É I S)	V A L O R P E R C E N T U A L	VALOR DAS AÇÕES (R É I S)
1756/1759	465.600\$000	232.703\$704	—	150 %	599\$914
1760	698.300\$804	122.643\$229	—	176 %	705\$278
1761	820.944\$033	186.668\$811	—	216 %	865\$131
1762	1.007.012\$844	99.056\$807	—	237 %	950\$403
1763	1.006.069\$651	—	17.325\$535	233 %	925\$347
1764	1.088.744\$116	60.888\$215	—	246 %	897\$656
1765	1.149.632\$331	119.163\$546	—	272 %	1.090\$030
1766	1.268.795\$877	54.530\$417	—	284 %	1.136\$878
1767	1.323.326\$294	13.391\$149	—	287 %	1.148\$382
1768	1.336.717\$443	2.814\$370	—	287 %	1.150\$800
1769	1.339.531\$813	972\$675	—	—	1.151\$836
1770	1.340.504\$488	\$003	—	—	1.151\$836
1771	1.340.504\$491	\$400	—	—	1.151\$836
1772	1.340.504\$891	23\$360	—	—	1.151\$850
1773	1.340.528\$251	73\$470	—	287 %	1.151\$720
1774	1.340.601\$721	78\$052	—	(30)	1.151\$786
1775	1.340.679\$773	—	—	—	—

Anotações marginais de ações que reproduzimos deixam não apenas perceber a importância e a data desse resgate — 75 % em 1782 e 25 % em 1783 (31) — como o recebimento de distribuição de dividendos que se processaram nos anos de 1787 (10 %), 1798 (10 %), 1813 (4 %), 1815 (4,1/4 %), 1816, 1818, 1819 e 1820 (4 %) e 1824 (3 %).

Dos termos dessas declarações conclue-se, pelo exame da ação n. 1 de Rodrigo de Sande e Vasconcelos, que existiu um Livro n. 1 dos resgates onde os acionistas assinavam como recibo ao cobrarem a primeira prestação do resgate (200\$000 réis). As últimas quotas foram igualmente registradas em livros especiais de ns. 2 e 3 respectivamente (32).

Quanto aos dividendos que, intermitentemente, se distribuíram (33) após 1775, como se verifica do mapa anexo, recebeu-os D. Rodrigo de Sande e Vasconcelos da seguinte forma :

28 / II / 1801 — 1a. repartição dos acumulados (dividendos)	40\$000
28 / II / 1801 — 2a. " " " "	40\$000
II / VIII / 1815 — 3a. " " " "	16\$000
II / VIII / 1815 — 4a. " " " "	18\$000
20 / XII / 1816 — 5a. " " " "	16\$000
3 / IV / 1818 — 6a. " " " "	16\$000
6 / VIII / 1819 — 7a. " " " "	16\$000
15 / I / 1821 — 8a. " " " "	16\$000
20 / XI / 1823 — 9a. " " " "	12\$000

Como se pode verificar do confronto destes elementos com os que constam da tabela anexa, embora haja um con-

(31) Veja-se o mapa do pagamento dos dividendos

(32) Vide a seguir, a ação n. 1 da Companhia, subscrita por Rodrigo de Sande e Vasconcelos. Publicamos, outrossim, seis ações de Pombal e duas de Gonçalo Pereira Lobato e Sousa, governador da Capitania do Maranhão.

(33) A repartição dos lucros fazia-se na Casa da Junta da Administração da Companhia, às terças-feiras, das 15 às 18 horas "ou aos mesmos acionistas ou a seus legítimos procuradores à vista das apolices das suas ações e dos poderes com que se legitimarem para assinar no Livro destinado para este efeito os conhecimentos das entregas que se fizerem dos referidos lucros". (A.H.M.F. — Códice n. 91, Liv. R.E.C. da C.G.P.M. n. 1).

N.º 1

Amortisador.

Rexerbas o Provedor, e Deputados da Companhia
geral do Grão Para, e Maranhão abito albanos de
Companhia de Santa Cruz.

Quatrocentos mil reis

400U

importancia do valor de huma Arcação com que se crederia
na mesma Companhia para com ella haver o primezal, e in-
teresses, que lhe tocaram na forma da sua Instituição, que
se lhe entregou assinada por todos, e monida com o
grande da Companhia, para que com ella lhe fiquem levan-
do de Titulos para segurança da referida Arcação, e inter-
esses della, as que tudo a me da Companhia se entrega com
seus Administradores presentes, e futuros, na forma da In-
stituição, com declaração, que os mesmos Titulos, e
diferença se apresentando a que na Mesa da Com-
missão dos ditos Titulos originaes, sempre em nenhum caso
possam valer as copias delles. E por firmes se lhe passou a
presente Apolice assignada pelos ditos Provedor, e Deputados,
e leuada com o seu pague da Companhia, que cu.

Em 11 de Junho de 1764

Provedor, e Deputados da Companhia
geral do Grão Para, e Maranhão

Em 11 de Junho de 1764

Em 11 de Junho de 1764

N. 2^{de}. *Mercurio*

Recobremos o Provedor, e Deputados da Companhia
geral do Gado Para, e Marchas sobre afluencia de

Quercus 1191 874

[illegible]

[Faint handwritten notes at the bottom of the page, possibly bleed-through from the reverse side.]

N. 202. *Al. 1000*

Quintocentus milia 4000

(A) (P) (G) B
• Pedagogische Landeskunde

53

[illegible]

Handwritten signature: Louis de la Roche

N. 1099 *Diripa*

(2) *deformation moduli* : E and ν

[illegible]

[Faint handwritten signature]

R. 1. 1850 o Provedor, e Deputados do Conselho
 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527 2528 2529 2530 2531 2532 2533 2534 2535 2536 2537 2538 2539 2540 2541 2542 2543 2544 2545 2546 2547 2548 2549 2550 2551 2552 2553 2554 2555 2556 2557 2558 2559 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580 2581 2582 2583 2584 2585 2586 2587 2588 2589 2590 2591 2592 2593 2594 2595 2596 2597 2598 2599 2600 2601 2602 2603 2604 2605 2606 2607 2608 2609 2610 2611 2612 2613 2614 2615 2616 2617 2618 2619 2620 2621 2622 2623 2624 2625 2626 2627 2628 2629 2630 2631 2632 2633 2634 2635 2636 2637 2638 2639 2640 2641 2642 2643 2644 2645 2646 2647 2648 2649 2650 2651 2652 2653 2654 2655 2656 2657 2658 2659 2660 2661 2662 2663

[Faint handwritten notes and signatures]

N. 1001

Recibido e Percebido de Deputados da
Câmara da Cidade de São Paulo, e Municipios de
São João del-Rei, e Leopoldina, e de outros
municípios do Estado de Minas Gerais, no
município de Leopoldina.

Quatrocentos mil reis

Importancia do valor de huma Agua

de beber, para a cidade de São João del-Rei.

Seu valor e assignado por todos os

grande da Companhia, para que com este

seu valor se pague a todos os

seus Administradores presentes, e futuros, na forma da

Constituição, com declaração, que nos casos de

ausencia se apresentará sempre na Mesa da Compa-

nia, para que se pague a todos os

seu valor ao cupio delles. E por firmes se lhe passou a

Carta Assignada, e os Deputados, e Deputados,

e se da com o seu valor da Companhia, que eu

Comandante do Estado de Minas Gerais, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

Leopoldina, e de alta Companhia, e de

N. 104 *Muscivora*.

que a Companhia para com ella haver o primeiro, e
segundo, que lhe tocarem na fôrma da sua Intenção, que
se he entregue a todos, e mais he com o
grande da Companhia, para que com ella lhe fique o
segundo para seguranca da referida Acção, e mercaderias
de, ao que tudo a mesma Companhia se obriga por
seus Administradores presentes, e futuros, na forma da
Intenção, e declaração, que nos autos de
se apresentaram sempre na Mesa da Com
para os seus Titulos originaes sem que em nenhum
caso se supra o delles. E por fôrma se he pelo
presente Apudada assinada pelos ditos Provedores e Deputados,
e lida com o seu grande da Companhia que eu

[Faint handwritten text, likely bleed-through from the reverse side.]

Dear Sir,
 I have the honor to acknowledge
 the receipt of your letter of the
 10th inst. and in reply to inform
 you that the same has been
 forwarded to the proper
 authorities for their consideration.
 I am, Sir, very respectfully,
 Your obedient servant,
 J. H. [Signature]

Companhia do Gado de Gado Preto, e Branco

N. 1013 Acordo

Recobramos o Provedor e Deputados da Companhia
do Gado Preto, e Branco, abaixo assinados de
por ao mesmo a seguinte e nova Yrrumada de
ordem do Sr. Governador

Quatrocentos mil reis

4000

Importancia do valor de humo Arado com que se intertella
na mesma Companhia para com o a fazer o principal, e in-
tertelles, que lhe pertencem na torca da sua Inducao, que
se he entregue a cada pte e dia, e mto la com a fecho
grande da Companhia para que a pella de quem foy
do de lousos para foy a pte da torca de Arado, e inter-
telles de lousos, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos
seus Administadores presentes, e futuros, na forma da es-
treita Inducao, com declaracao que por culpa de es-
tao, e dilate se a pte da torca sempre na Mota da Comp-
anhia os dits Titulos originaes, sem que em nenhum caso
possao valer as copias de lousos. E por hũa se lhe passou a
presente Apolice assinada pelos dits Provedor, e Deputados,
e se lida com o sello grande da Companhia, que eu, Governador

João de Deus, Bispo e Luciano da Silva da Silva
membrado da dita Companhia, e herdeiro con-
-dicoes nos quinze de julho de mil e setecentos
(os de noventa e sette)

Provedor, Luciano da Silva

Deputados, João de Deus, Bispo e Luciano da Silva

João de Deus, Bispo e Luciano da Silva

João de Deus, Bispo e Luciano da Silva

traste inicial de datas, a ordem das prestações e as somas distribuídas são efetivamente as que constam do relatório apresentado por José Joaquim Lobo, contador da Contadoria da extinta Companhia em 12 de março de 1836.

Apesar dos desastres que se verificaram na liquidação da sociedade por força de vários fatores que exorbitam o campo limitado desta tese (34), conseguia ainda a gigantesca empresa monopolista compensar os seus acionistas ou sucessores com benefícios, dado que os polpudos lucros acumulados anteriormemnte, durante o giro mercantil, superaram as perdas que se verificarem no período deveras desinquieto da liquidação. Já reembolsados de seus capitais, receberam ainda em 37 anos (1787 a 1824) a soma de 190\$000, ou seja a média de 5\$000 réis anuais, 1,25 % de seus capitais primitivos.

As quantias não distribuídas a partir de 1765 quer de dividendos como de capitais distratados (12.693\$902) num total de 68.729\$204 réis devem ter passado dos cofres da Companhia para o Depósito Geral da Côrte, em Lisboa, como se legislava com relação aos ausentes (35).

A inópia de trabalhos especializados sobre a economia da segunda metade do século XVIII, tanto para a História de Portugal como para a do Brasil, dificulta enormemente a análise do elemento humano que compõe os quadros da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. No dia em que se estudar em profundidade a economia dessa época, o tabaco principalmente (36), a nosso ver, muita luz se projetará sobre este período, permitindo conclusões mais objetivas do que esboçaremos dentro das limitadas possibilidades de nossas modestas pesquisas.

(34) Veja-se o capítulo — Instituição da Junta Liquidatória dos fundos da Companhia.

(35) Cf. Instituição..., § 53, pág. 17.

(36) Os arquivos de Lisboa, notadamente o Arquivo Nacional da Torre do Tombo, guardam valioso acervo para o estudo da agricultura comercial do tabaco no século XVIII. Trata-se de uma tese que estamos elaborando — importante subsídio para a análise da economia atlântica luso-brasileira naquela centúria.

A posse de duas relações completas dos acionistas da empresa monopolista, em dois momentos característicos de sua vida, fundação (1755-1758) e fim do período contábil (1776), permite-nos uma análise mais ou menos original do aspecto sócio-econômico da época.

Observemos, inicialmente, que as principais classes sociais estão representadas na Companhia embora variem os seus representantes, dada a tramitação das ações que estudaremos mais adiante.

A representação da alta nobreza, ausente no início da formação, acentua-se a partir de abril de 1757 quando se tornam possuidores de ações os mais destacados integrantes da fidalguia como o próprio marquês de Pombal (6 ações) e sua esposa, a condessa de Daun (12 ações), bem como o Secretário de Estado, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, subscritor de 30 ações. Quer-nos parecer que se deve principalmente à série de medidas incentivadoras ditadas pelo monarca naquela época para drenar capitais para a empresa mercantil ultramarina. É curioso observar-se que em 1776 uma avultada soma de ações — cinquenta — transformava a rainha D. Mariana Vitória de Borbon, então na regência, na maior acionista da Companhia. Neste momento, o principal acionista da fase de formação, Pedro António Vergolino, guarda-jóias da Coroa (37), que detinha oitenta ações em abril de 1757, conservava unicamente dez ações (38).

O clero, representado no momento da constituição do capital por raros elementos seculares de pequena importância econômica, torna-se possuidor de respeitável soma de ações, cerca de 1/20 do capital da Companhia que estão em mãos de confrarias religiosas, beneficiárias, ao que tudo indica, de legados testamentários.

Tampouco faltou à Companhia o concurso do elemento funcional de alta representação: desembargadores, conse-

(37) Cf. Saraiva, J. da Cunha — A Baixela Germain Subsídios para a sua história, pág. 21. Lisboa, 1934.

(38) A.H.M.F. — I.R.A. da C.G.P.M. Liv. 2.º, ns 429 e 862, e Liv. 3.º, ns. 863 a 1.187.

lheiros, capitães, sargentos-mores, alferes, corregedores, juizes e até mesmo o governador da capitania do Maranhão, Gonçalo Pereira Lobato e Sousa.

Não obstante êsse caráter social, cremos que é o capital burguês investido na Companhia que oferece margem para estudos mais atraentes, principalmente no ensejo da organização do fundo capitalístico. É sobremaneira notável a incidência de poderosas famílias tabaqueiras, estreitamente ligadas a Pombal, como a dos Cruzes que ocuparam lugar de destaque na direção do Estado e no comércio português na segunda metade do século XVIII (39). Segundo o abalizado cronista da época, Jacome Ratton (40), um dos membros dessa família, António José da Cruz, da Congregação do Oratório de S. Felipe de Neri, foi fator preponderante da elevação de Pombal ao poder (41).

Dentre os membros da família, acionistas da Companhia desde 1755, destaca-se a figura de José Francisco da Cruz, portador de 23 ações, um dos donos da Fábrica de Rapé, contratador de tabaco, acionista também da Companhia Geral da Agricultura de Vinhos do Alto Douro, largamente aquinhoado com altas "atribuições oficiais e semi-oficiais". Outro membro, Joaquim Inácio da Cruz, "fornecedor do Arsenal de Lisboa e com largas atribuições estaduais e participações monopolistas" (42), possuía dez ações (43).

Do mundo do tabaco destacamos ainda outras influentes personalidades como José Rodrigues Bandeira, primeiro provedor da Junta do Comércio, onde dominam os tabaqueiros, dono de uma das maiores casas exportadoras de tabaco, também acionista da Companhia de Pernambuco e Paraíba,

(39) Cf. Macedo, Jorge B. de — A situação econômica no tempo de Pombal. Alguns aspectos, pág. 142. Porto, 1951.

(40) Recordações de Jacome Ratton sobre ocorrências do seu tempo, de maio de 1747 a setembro de 1810. Segunda edição revista por J. M. Teixeira de Carvalho, Coimbra, 1920.

(41) Idem, págs. 257 e segs.

(42) Cf. Macedo, Jorge B. de — A situação ..., págs. 142 e seg.

(43) Veja-se a relação dos acionistas e o respectivo número de ações.

subscreve em 1756 dez ações que ainda conserva em 1776 como não acontece com seus ilustres consócios.

Outro tabaqueiro, cujas atividades se estendem ao monopólio do sabão, Anselmo José da Cruz, tem igualmente dez ações em 1757 e conserva-as em 1776.

Um dos mais poderosos tabaqueiros — João André Calvet — subscritor de dez ações em 1756, um dos sócios principais da Companhia de Comércio da Ásia, onde tinha oitenta ações no valor de 24.000\$000, falia em 1760 em consequência do terramoto de Lisboa que lhe destruiu a frota recém-formada e a carga. Explicava-se, assim, que não detivesse as ações em 1776. Outro tabaqueiro — José António Cattelan — portador de três ações em 1757 quebrava em 1774, devendo à Fazenda Real 190.000\$000 de que lhe é perdoado dois terços.

Outro membro do contrato do tabaco, sócio da Fábrica de Rapé, Duarte Lopes Rosa, detem seis ações que seus herdeiros conservam em 1776.

Inácio Pedro Quintela, portador de dez ações em 1755, é uma das figuras mais destacadas do mundo econômico e político (44), mercê da confiança do marquês de Pombal — pertencia às duas Companhias — Grão Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba — onde exerceu cargos de direção e estava ligado a uma grande firma de exportação de tabaco para a Espanha (45).

Temos ainda numa análise superficial que pode ser o ponto de partida para ulteriores investigações, uma poderosa classe econômica que detem em suas mãos cerca de oito por cento das ações distribuídas entre os seus membros

(44) No dia em que se estudar a sociedade portuguesa da época de Pombal ver-se-á até que ponto o dispositivo régio de permitir o ingresso da burguesia capitalista funcionou como elemento nobilitante, principalmente entre os comerciantes privilegiados que apelaram para esta solução quando não preferiram escalar à esfera superior através do casamento ou do ingresso direto (Cf. Macedo, J. B. de — A situação, pág. 149).

(45) Cf. Ratton, págs. 101 e seg.

mais destacados. Lamentamos apenas que a dificuldade de identificação de outros elementos do ramo não nos permita aprofundar este aspecto deveras importante do problema.

O paralelo entre os dois momentos distintos, o da fundação e o da véspera da extinção da Companhia, permite-nos observações muito curiosas. Assim, por exemplo, verificamos que a burguesia colonial subscritora de trinta e oito ações no momento da constituição do fundo capitalista da empresa, mantém intacta essa propriedade através de seus seis acionistas primitivos ou seus herdeiros (46). A que atribuir-se semelhante estabilidade? Maior solidez das fortunas ultramarinas ou o interesse lisonjeiro de conquistar a simpatia da metrópole, contribuindo para a instituição que no momento desfrutava do beneplácito régio?

Dos 145 titulares de ações da Companhia que integraram as 1.164 ações constitutivas do seu capital em 1758, catorze haviam falecido em 1776 e sete herdeiros conservavam a totalidade de suas ações. Dos 131 restantes apenas 57 permaneceram nos quadros da Companhia em 1776;

(46)

N.º e da Ordem das ações	NOMES DOS ACIONISTAS	Número de ações	
		Em 1756	Em 1776
521 a 525	Lourenço Belfort	5	5
564 a 568 785 a 789	Domingos Antunes Pereira	10	10
581 a 585	Amaro Soares Lima	5	5
615 a 617	Cap. Balta ar do Rego Barbosa	3	3
618 a 622	José Antunes da Carvalho	5	5
682 a 691	João de Souza Azevedo	10	10
	S O M A	38	38

dêstes. 33 conservaram as suas ações iniciais, 21 possuíam menos apólices e os três restantes tinham conseguido acrescentar o número de seus títulos.

Creemos que o grande exôdo de acionistas deve-se, sobretudo, à modificação da conjuntura econômica que vigorava em 1755, ano da Criação da Companhia. Verifique-se, por exemplo, que dos mais importantes tabaqueiros identificados, tais como José Francisco da Cruz, Joaquim Inácio da Cruz, Inácio Pedro Quintela, Fernando José Marques Bacalhau, João André Calvet e José Antônio Cattelan que representavam 62 ações, já não têm apólices em 1776. Subsistam apenas José Rodrigues Bandeira com 10 ações, Anselmo José da Cruz com outras dez ações e os herdeiros de Duarte Lopes Rosa, que conservam somente a metade de seus títulos.

O desconhecimento da segunda metade do século XVIII, que tanta sombra projeta sobre a economia atlântica luso-brasileira da época, não nos permite aprofundar este tema que, a nosso ver, poderá ser mais esclarecido quando se estudar a agricultura comercial do tabaco, do ouro de Mato Grosso que escoava pelos portos do norte da colônia, o giro mercantil da Companhia de Pernambuco e Paraíba, e a transição da economia portuguesa em sequência ao período de que nos ocupamos, ou seja de 1778 até 1808. É o apêlo à historiografia contemporânea que, na posse de preciosos arquivos, poderá sanar uma lacuna torturante para os pesquisadores do nosso passado colonial.

TERCEIRA PARTE

A ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

CAPÍTULO I

A JUNTA DA ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA

A COMPANHIA do Grão Pará e Maranhão designada, como vimos, nos seus estatutos "corpo politico" (1), era administrada por uma diretoria, denominada Junta da Administração, composta de um provedor, sete deputados, um secretário e três conselheiros. Entre êles eleger-se-iam, para os casos de impedimento, um vice-provedor e um substituto. Os diretores seriam todos portugueses, naturais ou naturalizados, e o provedor e deputados deveriam ser comerciantes interessados na Companhia, pelo menos, com mais de 10.000 cruzados em ações. Deviam, outrossim, ser domiciliados no reino (2). Em caso de ausência ocasional ou impedimento temporário, o provedor seria substituído pelo Junta (3).

Dotada de autonomia governativa, com poderes jurisdicionais realmente extraordinários, deliberava como órgão coletivo delegado e diretamente subordinado ao rei, único poder político de cuja vontade dependia (4).

Cabia à Junta da Administração exercer os poderes e as atribuições que os estatutos e as ordenanças régias lhe con-

(1) Cf. *Instituição...*, parágrafo 1.º, pág. 3.

(2) Idem, parágrafo 2.º.

(3) Cf. Resolução régia, datada do Palácio de N. S. da Ajuda, a 16 de janeiro de 1760 (A.H.M.F.) — I R C G C P M n.º 86).

(4) Veja-se o capítulo — O organismo do "Corpo Politico" e os privilégios.

feriam para assegurar o funcionamento regular da empresa mercantil, promovendo a elaboração dos planos de atividade e esquemas de organização, assim como o regimento interno. As deliberações da diretoria seriam tomadas por maioria de votos. Em caso de empate, o provedor ou seu substituto teria o voto de qualidade (5).

A Junta reunia-se, ordinariamente, três vezes por semana — nas tardes de todas as segundas, quartas e sextas-feiras — na Casa de Santo António "que S. Majestade foi servido concedo-lhe para êsse efeito", e, extraordinariamente, quando convocada pelo provedor ou dois terços dos seus membros, sempre que os interesses sociais exigissem a deliberação dos diretores-acionistas. As suas decisões ou resoluções constavam do livro de "Atas de Reuniões da Junta" (6).

A hora das sessões era determinada pelo provedor a quem competia convocar, instalar e presidir as assembléas gerais ordinárias e extraordinárias, ressalvados os casos especiais de impedimento. Aos deputados faltosos, sem justificado motivo, era-lhes atribuída uma multa pecuniária "para que não suceda que os negocios da Companhia padecam por semelhante princípio". Podiam, no entanto, fazer-se representar por outro deputado mediante procuração com poderes especiais (7).

A subscrição das ações efetuava-se na sede da empresa. Enquanto o capital social da instituição não foi integralizado, preferiu-se o trabalho de sua expedição a outro qualquer de menor acatamento, cuidando-se nos intervalos das matérias do governo econômico da sociedade (8).

A nomeação da primeira Junta, por três anos, ficou reservada ao poder régio. As subseqüentes, porém, foram elei-

(5) Resposta da Junta ao "Avizo do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello", de 5 de dezembro de 1756 (A.H.M.F. — C C G P.M. — M. n. 1, 1755-1760).

(6) Ibidem.

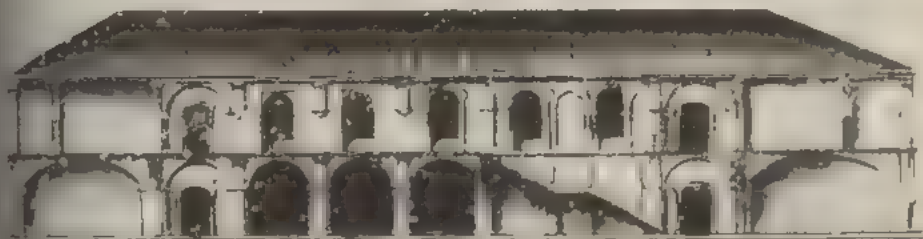
(7) Ibidem.

(8) Ibidem.

CASAS DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA EM LISBOA (?)



Frontaria das Casas da Administração da Companhia a Sul, pela parte do Mar



Elevação para qual se vê todas as portas interiores do edifício



Frontaria principal das Casas da Administração da Companhia Geral

tas por um ano, na Casa do Despacho da Companhia, pela pluralidade de votos dos acionistas subscritores de, pelo menos, 5.000 cruzados em títulos. Os que não tivessem ações de valor correspondente a essa quantia podiam, entretanto, unir-se entre si para perfazer a importância estabelecida. Neste caso teriam, todavia, direito a um só voto. Os diretores podiam ser reeleitos, desde que conseguissem, no mínimo, dois terços do total de votos apurados (9).

A primeira Junta, nomeada pelo rei, prestou juramento perante o Juiz Conservador. Nas administrações seguintes, eleitas pela assembléia geral dos interessados na sociedade, o juramento era feito ante o provedor da Companhia (10). As nomeações dependiam, contudo, da confirmação do soberano, árbitro supremo (11).

A 9 de janeiro de 1760, de conformidade com o parágrafo 3.º dos estatutos da Companhia, a Junta da Administração propôs à consideração da Coroa, para efeito de ratificação, o seguinte resultado apurado na assembléia geral dos acionistas para a eleição da nova diretoria (12):

Para provedor

Em 1.º lugar — José Francisco da Cruz, eleito com 55 votos.

Em 2.º lugar — Domingos de Bastos Viana, eleito com 16 votos.

Em 3.º lugar — José Moreira Leal, eleito com 2 votos.

(9) Cf. Instituição . . . parágrafos 3.º e 5.º, págs. 3 e seg.

(10) Cf. Resolução régia datada do Palácio de N. S. da Ajuda a 16 de janeiro de 1760 (A. H. M. F. — I. R. C. C. G. P. M. n.º 86).

(11) Vejam-se as cartas e alvarás de nomeações régias no A. H. M. F. — I. R. C. C. G. P. M. n.º 86, I. R. C. P. Q. A. C. G. P. M. n.º 2.

(12) O documento, guardado no A. H. M. F. (I. R. C. C. G. P. M. n.º 86), acha-se assinado por Rodrigo de Sande e Vasconcellos, Antonio dos Santos Pinto, Domingos de Bastos Vianna, José Francisco da Cruz, Manoel Ferreira da Costa, Bento José Álvares, João de Araujo Lima e Caelano Jerônimo. Trata-se, seguramente, da Junta da Administração do ano anterior — 1759.

Para vice-provedor

Em 1.º lugar — Manoel Ferreira da Costa, eleito com 52 votos.

Em 2.º lugar — José Moreira Leal, eleito com 12 votos.

Em 3.º lugar — Damazo Pereira, eleito com 9 votos

Para deputados

Para 1.º deputado — João Rodrigues Caldas, eleito com 67 votos.

Para 2.º deputado — Paulo Jorge, eleito com 64 votos.

Para 3.º deputado — João Luís Serra, eleito com 62 votos.

Para 4.º deputado — Damazo Pereira, eleito com 57 votos.

Para 5.º deputado — Caetano Jerônimo, eleito com 52 votos.

Para 6.º deputado — Manoel Eleutério de Castro, eleito com 51 votos.

Para 7.º deputado — Domingos de Vilas Boas, eleito com 47 votos.

Para conselheiros

Para 1.º conselheiro — José Rodrigues Esteves, eleito com 52 votos.

Para 2.º conselheiro — Rodrigues Bandeira, eleito com 46 votos.

Para 3.º conselheiro — Inácio Pedro Quintella, eleito com 43 votos.

Dois dias depois, a 11 de janeiro de 1760, foi inteiramente ratificada por D. José I a votação acima referida (13)

(13) Idem, L.R.C.P J.C.G.P.M. Liv 1.º, n.º 84.

Com semelhante confirmação régia, a diretoria empossada para o governo da Companhia em 1760 ficou assim constituída :

- Provedor* — José Francisco da Cruz.
Vice-provedor — Manoel Ferreira da Costa.
Deputados — João Rodrigues Caldas, Paulo Jorge, João Luís Serra, Damazo Pereira, Caetano Jerônimo, Manoel Eleutério de Castro e Domingos de Villas Boas.
Conselheiros — José Rodrigues Esteves, Rodrigues Bandeira e Inácio Pedro Quintella.

Segundo cópia de um aviso de 16 de agosto de 1768 (14), a Junta da Administração da Companhia era, então, a seguinte :

- Provedor* — Inácio Pedro Quintella.
Vice-provedor — Anselmo José da Cruz.
Deputados — Francisco José Loyco (?), Joaquim José Estevão (?), Manoel Inácio Ferreira, João Roque Jorge, Silvério Luiz Serra, José Ferreira Coelho e Domingos Lourenço.
Conselheiros — José Roiz Bandeira, Manoel Ferreira da Costa e João Roiz Caldas.

A 13 de dezembro de 1756, a Junta era composta dos seguintes deputados : Bento José Alvares, Manoel Ferreira da Costa, António dos Santos Pinto, João Francisco da Cruz, Rodrigo de Sande e Vasconcelos, Domingos de Bastos Viana e Estevão José de Almeida (15).

(14) Ibidem.

(15) Cf. Resposta da Junta ao "Aviso do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello", de 5 de dezembro de 1756 (A H M F — C.C.G.P.M. — M. n. 1 (1755-1760).

Observe-se, pois, que certos diretores foram reeleitos. Semelhante permanência na Junta da Administração serviu de argumento para os detratores da Companhia ⁽¹⁶⁾ acusarem a sociedade monopolista com aspereza e inclemência. Numa representação, sem data nem nome, dirigida à rainha D. Maria I, os descontentes denunciavam desabridamente a Companhia, "onde os cabalas e padrinhos os tem feito perpetuar de modo que o provedor e deputados se perpetuam" ⁽¹⁷⁾.

Não cabe aqui, nas estreitas balizas d'este capítulo, a discussão do problema. A controvérsia ⁽¹⁸⁾, que leva à extinção da Companhia, no começo do reinado de D. Maria I, em janeiro de 1778, reclama lugar mais apropriado no corpo desta tese. Impõe-se agora, tão somente, o estudo do mecanismo da vida administrativa da gigantesca empresa colonial, paraninfada, generosamente, pelo despotismo pom-balino.

A existência de uma Junta da Administração estabelece, incontinentemente, um amontoado de problemas, cujas respostas não são nada fáceis.

Nas reuniões não havia distinção de lugares, salvo o do provedor, na cabeceira da mesa, e o do secretário, na parte oposta. Os deputados tomavam os assentos laterais que se achassem desocupados, sem que disso resultasse distinção de pessoas. Qualquer diretor tinha inteira liberdade de propor na Junta os negócios que lhe parecessem necessitar de alguma decisão. Sobre eles se discorria livremente, mostrando cada um os fundamentos de sua opinião. A palavra era dada a quem a desejasse. Ao provedor competia

(16) Veja-se o capítulo: Os detratores.

(17) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

(18) Vejam-se os respectivos capítulos da controvérsia em torno da Companhia — os detratores e os apologistas

presidir a assembléa. No caso de não haver concordância, recorria-se, então, à pluralidade dos votos (19).

Pelo trabalho do provedor e deputados, a Companhia pagava a comissão de seis por cento contados na forma que dispunha o parágrafo vinte e cinco da sua instituição : 2 % sobre o emprêgo e despesas feitas em Lisboa com a expedição das frotas e certos expedientes da Companhia; mais 2 % nas vendas que se fizessem nas capitánias do Grão Pará e Maranhão; e, finalmente, outros 2 % nas carregações de torna-viagem e despesas na capital do reino (20). Essa percentagem, no entanto, não era tôda amealhada pelos referidos diretores. Com ela pagavam os deputados aos administradores de Belém e S. Luís "os ordenados em que se tem ajustado". Remuneravam, outrossim, a um guarda-livros e a dois caixeiros "que os ajudam no seu ministério, porque sendo pessoal o trabalho de que se encarregarão nesta cidade, justamente devem pagar da sua fazenda a quem os ajuda" (21).

Fora da comissão de 6 % a Junta não auferia outro estipêndio, mesmo que por conta da empresa mandasse importar fazendas de qualquer natureza ou que exportasse para os países estrangeiros as carregações ultramarinas. Semelhantes avanços pertenciam ao "Corpo da Companhia" para se repartirem pelos seus interessados (22).

A Companhia pagava em quartéis os ordenados que venciam o juiz conservador, o procurador fiscal, o secretário da Junta, o escrivão da Conservatoria, o meirinho, os porteiros da Junta e armazéns, "porque são ministerios em que a Junta não pode empregar-se". Tôdas as despesas que se faziam com material permanente ou de consumo tinta,

(19) Cf. Resposta da Junta ao "Avizo do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello", de 5 de dezembro de 1756 (A H M F. — C.C. G.P.M. — M. n. 1 (1755-1760).

(20) Cf. Instituição..., parágrafo 25.º, pág. 10.

(21) Resposta da Junta...

(22) Ibidem.

livros, papel, impressões e outras miudezas —" que lhe pertencem de propriedade e que nenhum dos deputados pode dizer que é seu, porque tudo se ha de entregar aos que lhes succederem na administração", eram pagas pela diretoria da sociedade com os cabedais da empresa (23).

A "Caixa do Dinheiro", guardada na "Casa da Companhia", era fechada com nove chaves diferentes "que fechão em dois cadeados": uma pertencia ao provedor, sendo as restantes distribuídas pelos deputados (24). Era curiosa, pois, a desconfiança da Junta, entregando a cada um dos diretores uma chave do cofre que, dêsse modo, sòmente na presença de todos poderia ser aberto e fechado, tôdas as vêzes que fôsse necessário pagar ou receber. No caso de impedimento, o faltoso teria o cuidado de mandar a sua chave por um dos deputados para, na sua falta, não se interromperem os recebimentos e os pagamentos (25).

O governo da Junta achava-se dividido em duas repartições: navegação e comércio. Do "ministério da navegação" eram incumbidos dois deputados que tinham a seu cargo tôda a administração pertinente à marinharia. Aos demais membros da diretoria pertencia o "ministério do commercio". Isso, no entanto, não impedia que uns e outros deputados trabalhassem em comum, consoante as circunstâncias (26).

Os 2 deputados que cuidavam da "marinha" tinham entre si dividido o encargo. Um deles era incumbido de

(23) Ibidem.

(24) Se eram 9 chaves, seriam 8 os deputados e não 7. O parágrafo 1.^o da instituição (pág. 3) menciona 8 deputados. As eleições, porém, confirmam apenas 7. Agora apparecem 9 chaves do cofre — uma do provedor e 8 dos deputados. Seria uma para cada um dos deputados. Neste caso eram 8 e não 7 os deputados. Ou a 9.^a chave ficaria com o secretário da Junta?

(25) Cf. Resposta da Junta.

(26) "ainda naquelas materias que não estão a seu cargo, porque no caso de necessidade nem hum pode dizer que tem emprego particular, mas sim toda a Junta é obrigada a trabalhar naquelle que é necessario" (Ibidem).

aprestar os navios de tudo quanto lhes fôsse necessário para seguirem suas viagens. Examinava as obras e reparos que se faziam nos barcos. Regulava as equipagens e mantimentos que deviam levar. Cuidava, enfim, de tudo de que os navios carecessem. Assistia, ademais, às compras, aprovando ou não as respectivas importâncias que deviam ser pagas. O outro deputado, por sua vez, estava encarregado do pagamento das contas e roes aprovados pelo seu colega de "ministerio", formalizando contas separadas da despesa de cada um dos navios. Os gastos eram, finalmente, apresentados à Junta com os respectivos documentos que os justificassem, os quais depois de examinados se mandavam lançar por extenso nos "Livros da Companhia", guardando-se, porém, a documentação para que a todo o tempo pudesse servir de prova das respectivas despesas (27).

Os dois deputados do "ministerio da navegação" prestavam, como se vê, contas à Junta reunida em assembléia. Nenhum deles tinha, pois, liberdade de aviamento. Todo o expediente dependia da aprovação da Junta. A compra dos navios era discutida em reunião da diretoria depois de devidamente examinada a embarcação pelos deputados. E, na Junta, eram determinados os respectivos preços de compra. Nada era feito, portanto, sem o consentimento da gerência da poderosa Companhia (28).

Para o comércio, "como as carregações se compõem da variedade de generos que a necessidade e o luxo faz indispensaveis aos povos", eram organizadas listas das mercadorias negociáveis e apetrechos que se haviam de comprar. Ultimadas as relações e averiguada estimativamente a importância de cada rol, eram as mesmas divididas pelos deputados da Junta, encarregando-se cada um deles das diferentes compras "para que tem mais propensão ou maior conhecimento". Qualidade e preços eram discutidos pela

(27) Ibidem.

(28) Ibidem

Junta. Feita a aquisição dos gêneros necessários à vida da empresa, as mercadorias compradas eram remetidas para os armazéns da Companhia, onde era feita a embalagem — encaixotamento, enfardamento ou empacotamento — conforme a natureza e destinação de cada artigo (29).

Nos armazéns era feito o controle das carregações. Para isso havia livros onde se lançava o conteúdo de cada um dos volumes — caixote, fardo ou pacote — e tudo o mais que se embarcasse, com os seus respectivos custos e despesas. Depois de atentamente examinados e conferidos os carregamentos eram escriturados por extenso nos "Livros da Companhia" concorrendo para todo este trabalho, indistintamente, não só o provedor e deputados mas, também, os caixeiros (30).

Feita a escrituração das carregações e embarcadas as mercadorias, a Junta reunia-se para discutir e redigir os relatórios a serem enviados com as fazendas aos administradores do ultramar. Tudo era examinado em diferentes sessões ordinárias e extraordinárias, se necessário fôsse. Nas ordens da Junta aos feitores da Companhia em S. Luís, Belém, Bissau, Cacheu e ilhas de Cabo Verde (31), figuram instruções a respeito do negócio a ser realizado, tendo-se em vista os preços da praça e a lei econômica da oferta e da procura. As carregações de torna-viagem e a venda dos artigos remetidos de Lisboa obedeciam às determinações da Junta, melhor conhecedora das condições de mercado. Só depois disso concluído é que se expediam as frotas ou os navios dispersos, ficando tudo lançado nos "Livros da Companhia" (32).

No apresto dos navios e compra dos diferentes gêneros de que se compunham as carregações encontram-se despesas grossas e miúdas. Como o dinheiro da empresa se achava no cofre guardado com as referidas nove chaves em

(29) Ibidem.

(30) Ibidem.

(31) Veja-se o capítulo — As administrações subalternas no ultramar

(32) Cf. Resposta da Junta...

poder do provedor e dos deputados, sem cuja cooperação não se podia abrir ou fechar, estabeleceu-se que, para evitar o discômodo das partes e o da Junta, na ocorrência de muitos credores, apenas se pagassem à “bôca do cofre” as importâncias de maior monta. As despesas miúdas seriam pagas à vista pelo deputado que as tinha a seu cargo. Para isso se lhe dava o dinheiro necessário mediante recibo (33).

Das parcelas que se pagavam à “boca do cofre” se cobravam os respectivos recibos que serviam de prova aos assentos dos livros da sociedade. Para o pagamento das importâncias menores, a Junta repartia pelos deputados o dinheiro necessário à proporção do que cada um deles tinha que pagar. Os diretores passavam quitação do valor recebido, o qual era temporariamente guardado na caixa como dinheiro efetivo, enquanto o mesmo deputado não apresentasse a conta de sua despesa. Logo, porém, que tudo fôsse aprovado na Junta e escriturado nos “Livros da Companhia”, se restituíam ao deputado os recibos que antecedentemente havia passado para cobertura dos gastos oriundos de suas compras (34).

O provedor, como cabeça da Junta da Administração, devia esforçar-se para que os negócios se decidissem amigavelmente, ouvindo os fundamentos que cada um dos deputados tinha para aprová-los ou rejeitá-los. Competia-lhe, no caso de discórdia dos diretores, unir as opiniões ao que lhe parecessem mais acertadas. Quando, porém, não o pudesse conseguir por êsse modo, deveria mandar recolher os votos pelo secretário da Junta. Nesta ocorrência, a questão ficaria resolvida pela pluralidade de votos, lavrando-se, finalmente, o respectivo termo assinado pelo provedor e por todos os deputados (35).

(33) Ibidem

(34) Ibidem

(35) Ibidem.









CAPÍTULO II

AS ADMINISTRAÇÕES SUBALTERNAS DO ULTRAMAR

SUBORDINADOS à Junta da Administração em Lisboa, e em íntima conexão com ela, a Companhia mantinha nos centros de negociação ultramarina certos feitores com a incumbência de assegurar o bom funcionamento da empresa colonial, executando as ordens e esquemas de ação mercantil planejados na capital do reino pela diretoria da abastada sociedade.

Para a gerência mercantil de cada uma das áreas geoeconômicas do ultramar que figuravam na cedência régia do monopólio do tráfico — Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão — a Junta nomeou dois administradores para “cuidarem, promoverem e exercerem” todos os negócios pertencentes à empresa na forma da sua instituição, leis e ordens de sua Magestade e na observância das instruções do governo da Companhia estante em Lisboa (1).

Dada a diversidade dos encargos e obrigações, a administração dos negócios da Companhia na África atlântica e nas capitânicas do norte do Brasil, à maneira do que acontecia com a Junta em Lisboa, achava-se dividida, sendo cada um dos feitores encarregado de um “ministério”. Isso, no entanto, não dava a nenhum deles jurisdição privativa ou

(1) Cf. “Directório económico para a administração da Companhia na cidade de Belém do Para”, datado de Lisboa a 25 de junho de 1765 (A.H.M.F. — C.P.P. n. 99).

independência tal que se presume pudesse, êste ou aquele administrador, agir livremente pelo seu particular arbitrio. Antes, pelo contrário, nada podia ser executado sem o comum acôrdo entre ambos. No caso de discórdia, competia à Junta da Administração resolver o impasse em assembléia da diretoria na forma que lhe parecesse mais conveniente (2).

Um dos administradores tinha o encargo do recebimento das fazendas nos armazéns da Companhia, da sua arrumação, bem como da venda e compra dos gêneros da produção local. O outro, por sua vez, estava encarregado das cobranças de tudo o que se estivesse devendo à empresa. Cabia-lhe, pois, a superintendência e inspecção da contadoria e expedição da correspondência. A ambos cumpria distribuir, de comum acôrdo, os afazeres e serviços com os escriptorários e caixeiros da privilegiada sociedade, consoante maior pendor e propensão de cada um (3).

A contadoria seria estabelecida na Casa da Administração, onde eram conservados todos os livros e papéis pertencentes à Companhia. A contabilidade e escrituração deviam estar sempre em dia. Na Casa da Administração seria conservada sempre a caixa ou cofre da empresa, fechado com duas chaves, ficando cada uma delas em poder de cada um dos administradores, responsáveis cada um por si e, solidariamente, pelo dinheiro da sociedade, à maneira do que ficou dito sobre o cofre da Companhia guardado pela Junta da Administração em Lisboa (4). A "caixa-forte" só podia portanto, ser aberta ou fechada na presença dos administradores, senhores das chaves. Repare-se, pois, no temor e desconfiança da Companhia.

Nenhuma importância em dinheiro podia ser retirada do cofre senão para as remessas e despesas da empresa ou, conforme o caso, para "as assistencias que se fizerem do

(2) Ibidem.

(3) Ibidem.

(4) Veja-se o capítulo - A Junta da Administração em Lisboa

serviço de Sua Magestade" (5). Observe-se, neste último caso, a colaboração da Companhia, credora da realza (6). Os adiantamentos à Coroa seriam conforme as determinações da Junta e ordens por escrito do governador e capitão-general do Estado do Grão Pará e Maranhão. Para isso teriam os administradores o especial cuidado de requererem letras a quem pertencesse passá-las para se remeterem à Junta, na primeira oportunidade, para liquidação da sua importância na Côrte. Tudo devia ser feito de conformidade com as "Reais Ordens" (7).

O serviço de interesse da Companhia devia ser executado com exatidão e oportunidade. Para isso a Junta determinou que os feitores do ultramar estivessem durante as vinte e quatro horas do dia na Casa da Administração, onde deviam morar. No caso do prédio não possuir condições adequadas, a residência seria, então, na casa contígua (8).

No fim de cada ano os administradores, em observância às prescrições da Junta, eram obrigados a fazer os balanços das fazendas e gêneros estocados nos armazéns da Companhia. A escrituração devia ser de tôdas as mercadorias — as enviadas do reino e as de produção local. O governo da empresa exigia, ainda, uma relação das dívidas não saldadas até a época da verificação do respectivo Balanço, com declaração dos nomes de cada um dos devedores. Tôda a escrita, com os dados completos na medida do possível, devia ser remetida à Junta da Administração, no primeiro navio, para apuração geral do Estado econômico-financeiro da empresa (9).

(5) Cf. "Directório "

(6) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

(7) Cf. "Directório "

(8) Ibidem. Veriam-se, a seguir, os armazéns da Companhia em S. Luís. Ao lado, defronte do prédio da nova Alfândega do Maranhão, na atual rua Cândido Mendes, antiga Rua da Estrêla, ainda se acha bem conservado um sobrado. Trata-se, segundo nos afirmou Jerônimo de Viveiros, da antiga residência dos administradores da Companhia pom-balina.

(9) Cf. "Directório...".

Todo administrador estava proibido pela Coroa de fazer qualquer negócio particular durante o tempo em que se achasse feitorizando os interesses da Companhia. A Junta, advogando em causa própria, recordava sempre, na sua correspondência, a observância da referida proibição régia (10).

Sendo a Companhia instituída pela realza em benefício do comércio e "utilidade dos povos daquele Estado", e desejando a Junta da Administração cumprir com as "reais e pias intenções do mesmo Senhor", o govêrno da empresa ordenou aos seus administradores do Pará e Maranhão que quando não pudessem vender a dinheiro as fazendas e escravos da Companhia, fizessem-no a crédito, desde que as pessoas fôsem notôriamente abonadas, para que os cabedais da sociedade não corressem o perigo de se perderem. Aos lavradores e mais pessoas que, à sua custa, transportassem gêneros dos sertões, a Companhia dava um ano de prazo para a liquidação do saldo devedor, a contar do dia em que fôsem feitos os ajustes, sem acréscimo de qualquer espécie. Tratando-se, porém, de outros devedores, a empresa dava apenas seis meses. Excedendo, todavia, os prazos referidos, a instituição cobrava os juros declarados nos seus estatutos (11), contados desde o dia em que fazendas e escravos lhes eram fiados. Para que todos pudessem aproveitar semelhante "benevolência", cabia aos administradores comunicar, no ato da venda, aos lavradores e demais pessoas, a mencionada política creditícia da empresa (12).

O que ficou dito refere-se à administração dos bens da Companhia no Pará e Maranhão. Muita coisa ainda está por dizer. É natural que assim seja, dada a escassez de fontes dessa ordem. O mencionado "Directorio Economico para a administração da Companhia na cidade de Belém, do Pará" deixa muito a desejar. A supervisão dos cabedais da gigantesca empresa colonial nos mercados do ultramar

(10) Ibidem.

(11) Cf. Instituição . . parágrafo 23, pág. 10. Os juros eram de 5 % ao ano.

(12) Cf. "Directorio. . ."

foi sendo alterada, em seus detalhes, consoante as circunstâncias. O próprio "Directório" termina afirmando que "tudo o mais se regularão os ditos administradores pela Instituição da Companhia, pelas leis de Sua Magestade a ela respectivas e pelas ordens da Junta" (13). A gerência no ultramar não obedeceu, contudo, quer-nos parecer, a um plano previamente traçado.

Não encontramos, porém, nenhum "Directório" para os administradores dos bens da Companhia nos centros de resgates da Guiné. É conhecido, todavia, parte do mecanismo da vida administrativa da sociedade naquelas paragens, graças a um contrato elaborado em Lisboa, a 26 de setembro de 1760, pela Junta da Administração com José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna (14). Por êsse acôrdo ficou ajustado, com os senhores provedor e deputados da Companhia, a ida de José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna para a praça de Cacheu como administradores da empresa. Assumiram, ademais, o compromisso de levar dois caixeiros, aos quais dariam 1:200\$000 réis de ordenado anual a cada um. Obrigavam-se, outrossim, a mantê-los e conservá-los em suas residências (15).

Pela administração, a Companhia comprometia-se a pagar aos referidos feitores cinco por cento "contados no valor das carregações assim em efeito como em escravatura". Dados os gastos que teriam com a manutenção e ordenados dos dois caixeiros e demais despesas miúdas, afigura-se-nos que os administradores amealhariam, líquido, uma percentagem que andaria por volta de quatro por cento, uma boa importância, sem dúvida, se tivermos em conta o vigor das rotas negreiras da Guiné que demandavam os portos de S. Luís e Belém (16).

Por morte de um dos administradores, o cargo seria temporariamente ocupado pelo caixeiro mais recomendado,

(13) Ibidem.

(14) A. H. M. F. — C. C. B. n. 97.

(15) Ibidem.

(16) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana

até que a Junta da Administração enviasse outro feitor. Todos os bens do falecido deviam ser encaminhados aos seus respectivos herdeiros (17).

As passagens de ida e volta dos administradores sem por conta da Companhia. Comprometiam-se os feitores a enviar 1000 réis em duplicata de todas as expedições que fizessem uma carta pelo capitão do navio das concernentes carregações e outra pelo barco seguinte (18).

A maneira dos feitores do Pará e Maranhão, os administradores de Cacheu estavam proibidos de todo e qualquer negócio que não fôsse da Companhia, "e isto debaixo das penas impostas ao desrespeito" (19).

Na assinatura do contrato, em Lisboa, José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna receberam da Junta a importância de 200\$000 réis, obrigando-se, porém, a dar conta dessa quantia pelas mencionadas comissões estipuladas no ajuste (20).

Sabe-se, outrossim, por um edital da Junta da Administração, datado de Lisboa a 14 de julho de 1767 (21), que os administradores de Cacheu nem sempre receberam a percentagem de cinco por cento do tráfico mercantil das suas gerências, como forma de pagamento dos seus emolumentos. Naquela data, pelo menos, a Companhia preferiu pagar anualmente ordenados ao pessoal das feitorias do ultramar. Assim é que um guarda-livros da administração dos bens da empresa recebia na capitania do Pará 600\$000 réis de vencimentos anuais, enquanto o escriturário percebia a metade dessa importância — 300\$000 réis por ano. Nessa época a Junta pagava a dois escriturários da sua contadaria 100\$000 réis de ordenado anual a cada um (22). Havia, pois, desproporção de vencimentos entre os dos escriturários

(17) A. H. M. P. — C. C. B. n. 97.

(18) Ibidem.

(19) O documento (Ibidem) refere-se a "penas impostas ao desrespeito" Que penas?

(20) Ibidem.

(21) Idem, L. R. E. C. C. G. P. M., 1.º, n. 91.

(22) Ibidem.

que trabalhavam na administração na cidade de Belém e os de seus colegas da contadoria da Junta: uma diferença anual de 200\$000 réis nos ordenados desse pessoal da Companhia.

Aos administradores das praças de Bissau e Cacheu, naquela data, a Companhia pagava 1.200\$000 réis de ordenado por ano a cada um (23), isto é, os mesmos vencimentos que José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna, como ficou dito, pagavam a cada um dos seus dois caixeiros, em setembro de 1760, em Cacheu (24).

Qual a razão disso? Que teria levado a Companhia a abolir, na medida do possível, o sistema de pagamento a seus administradores em Cacheu na base de percentagem sobre o movimento das carregações? Acontecia, porém, que os feitores, ganhando segundo o giro mercantil, tinham interesse em remeter maior número de escravos para Belém e S. Luís, não lhes importando as condições físicas dos mesmos. Quanto maior fôsse a remessa, maior seria a comissão, fôsem bons ou maus os infelizes escravos. Esse sistema de percentagem tinha, pois, graves inconvenientes para a empresa. Afigura-se-nos, portanto, ser suficiente o motivo para a Companhia preferir a modalidade do ordenado anual fixo, pelo menos a título de experiência. Que havia desmandos e abusos dos feitores, nesse setor, não há dúvida. Dois ofícios de Bernardo de Melo e Castro, um de 2 de agosto de 1759 (25) e outro de 19 de agosto de 1762 (26), afirmam que os administradores da Guiné faziam embarcar escravos fôsse qual fôsse o seu estado. Isso, naturalmente, para ganharem melhor comissão.

Em julho de 1767, o segundo caixeiro da administração da sociedade privilegiada em Cabo Verde vencia dois por cento de pagamento que lhe rendiam aproximadamente, a

(23) Ibidem.

(24) Ibidem, C.C.B. n. 97.

(25) A.H.U. — M.P. 1759-1760.

(26) Idem, 1762.

importância de 800\$000 réis por ano, segundo edital da Junta (27). Isso indica, na verdade, que a forma de pagamento por percentagem sobre o valor do tráfico não foi de todo suprimida, pelo menos nas ilhas, onde certos caixeiros ganhavam um por cento de comissão que lhes poderia render cerca de 400\$000 réis por ano (28).

Conhecemos alguns nomes das pessoas que administravam os bens da Companhia em Cacheu, Bissau, Pará e Maranhão. Não obstante, é difícil, senão impossível, fazer-se um levantamento completo do quadro do pessoal das administrações. A escassez de fontes dessa natureza constitui obstáculo intransponível. Contentemo-nos, porém, com alguns informes extraídos dos códices e papéis avulsos pertencentes à empresa e que se acham guardados nos arquivos de Lisboa — Arquivo Histórico do Ministério das Finanças e Arquivo Histórico Ultramarino.

Segundo um registro datado de Lisboa a 26 de junho de 1765, os administradores dos bens da Companhia no Pará nessa data, eram Miguel João Caetano e Manoel Veloso (29). A 30 de abril de 1774, os cabedais da empresa na cidade de Belém estavam sob a gerência de António Coutinho de Almeida e José Pereira Viana (30). No ano seguinte (1775) respondiam pela administração Gonçalo Pereira e António Coutinho de Almeida. Este vinha da governança anterior e manteve-se na gerência pelo menos até outubro de 1776 (31). Neste ano, seu colega, em Belém, era o administrador Manoel José da Cunha (32).

No Maranhão, a primeira notícia que temos do governo da Companhia data de 8 de julho de 1756, quando o provedor e deputados da Junta nomearam Francisco Pereira e Vicente Ferreira da Costa para administradores dos bens da

(27) A H M F. — C C B. n. 97.

(28) Ibidem.

(29) Idem L R. P P n. 88.

(30) A H U M M. n. 29 (1774-1775).

(31) A H M F. C. C. A. G. P. n. 100.

(32) Ibidem.

empresa colonial em São Luís (33). Em 5 de outubro de 1771, 24 de março de 1773 e 29 de janeiro de 1774, os feitores eram José Vieira da Silva e Bonifácio José Lamas, segundo consta da correspondência dos administradores com a Junta (34). Em 22 de abril de 1770, Joaquim Barbosa de Almeida e José Vieira da Silva eram os responsáveis pelos capitais da sociedade em São Luís (35). Nos últimos anos de vida da Companhia — 18 de abril de 1776, 13 de agosto de 1777 e fevereiro de 1778 — os administradores, em São Luís, eram Luís Antônio Ferreira de Araújo e Marçal Inácio Monteiro (36). A 4 de novembro de 1778, quando a Companhia já estava em liquidação (37), o feitor encarregado da cobrança dos bens pertencentes à empresa era Luís Antonio, segundo consta de uma fatura de escravos africanos negociados no Maranhão (38).

Na governança de Cacheu, além de José Ramos da Silva e Lourenço José Viana, a que já nos referimos, encontram-se outros nomes de administradores. Em 24 de outubro de 1760, por exemplo, o provedor e deputados da Junta nomearam José Ramos da Silva e Lourenço José Viana para a administração da Companhia naquelas partes da Guiné (39). Em 29 de janeiro de 1774, conforme extrato de uma carregação de 220 escravos para o Maranhão (40), Filipe Damázio de Aguiar e Francisco José Gomes eram os feitores da empresa na praça de Cacheu (41).

Responsáveis pela administração dos cabedais da Companhia em Bissau, em março e abril de 1774, encontravam-se João da Costa e João Antônio Pereira (42). Em abril

(33) Idem, L.R.P.P. n. 88.

(34) Idem, C.A.M. n. 105.

(35) Ibidem.

(36) Ibidem.

(37) Veja-se o capítulo — Instituição da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia.

(38) A.H.U. — M.M. n. 32 (1778-1779).

(39) A.H.M.F. — L.R.P.P. n. 88.

(40) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de obra africana.

(41) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

(42) Ibidem.

de 1775 êstes dois credores ainda estavam à testa da gerência da feitoria, segundo consta de uma fatura de 200 escravos que carregaram nessa data (43).

Na ilha de São Tiago do arquipélago de Cabo Verde, a 2 de outubro de 1764, o administrador da Companhia era António José Xavier, nomeado nessa data pelo provedor e deputados da Junta (44).

Os administradores da sociedade em Angola, a 14 de agosto de 1761, eram José Rodrigues Viana e Manoel Cardoso da Silva, segundo consta do "Livro do Registo das Procurações e Provimientos", guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (45).

Além dêsses feitores a poderosa Companhia mantinha comissários de compras e procuradores nas praças de Portugal (Viana, Porto, Aveiro, etc.), na Europa Mediterrânea (Gênova, Cadiz e Marselha) e na Europa do Norte (Bristol, Londres, Antuérpia, Roterdão, Ruão, Amsterdão e Hamburgo), num autêntico feixe mercantil do qual Lisboa era, a um tempo, o grande mercado dispersor de produtos tropicais atlânticos e praça para a qual convergiam diferentes artigos de procedência européia (46) que engrossavam as rotas marítimas do Pará, Maranhão, Cacheu, São Luís e ilhas de Cabo Verde que faziam a fortuna da Companhia e de seus associados. Portugal desempenhava, portanto o admirável papel de "charneira" entre o mundo tropical afro-brasileiro e os portos da Europa do Norte.

Dado êsse afortunado giro mercantil, não admira que a Companhia representasse, então, pelas suas realizações e pelos seus anseios, uma das novas forças progressistas da delineação da política pombalina de fomento ultramarino na segunda metade do século XVIII.

(43) Idem, C. P. n. 35 (1774 — 1776)

(44) A H M F. — L.R.P.P. n. 88.

(45) Ibidem.

(46) Veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia

QUARTA PARTE

FOMENTO ULTRAMARINO E GIRO MERCANTIL



CAPÍTULO I

A TONELAGEM DA FROTA DA COMPANHIA

QUESTÃO vital para a manutenção e crescimento orgânico da Companhia era o transporte. O problema foi pôsto sem tardança pela Junta da Administração. A vida da gigantesca empresa projetada dependia, com efeito, da solução encontrada para semelhante proposição, sem dúvida substancial. A montagem de uma vigorosa frota mercante para o tráfico atlântico à distância, assente na transportação de mercadorias tropicais comerciáveis e de artigos europeus, mostrava-se tarefa difícil. Financiamento, escassez crônica de capitais rendáveis, tonelagens, organização das unidades com pessoal qualificado, bem como o estabelecimento das rotas do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, para a redistribuição dos produtos coloniais pelos mercados europeus (1), constituíam embaraçosos problemas. A ordenação de uma rede regular de comunicações marítimas entre Lisboa e as diferentes áreas geo-econômicas do patrimônio ultramarino no Atlântico afro-brasileiro era, na verdade, primacial. Em vista disso o governo da Companhia encarou a questão de frente, disposto a solucionar o delicado e dispendioso teorema de geografia da circulação da riqueza mercantilizável.

Claro é que seria enormemente extravagante, senão impossível, mandar construir uma frota logo após a confir-

(1) Veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.

mação régia do estabelecimento da Companhia, em 7 de junho de 1755 (2). Ao contratempo da espera juntava-se, ademais, o desapropositado empate de capital. Havia, ainda, o desvantajoso apêrto financiamento. Acresce, outrossim, o inconveniente que poderia resultar de análoga encomenda, porquanto tudo aconselhava a organização de uma marinha mercante, cujo crescimento deveria ser ajustdo à tonelagem das mercadorias a transportar. Os comboios, para não serem deficitários, seriam assentados de acôrdo com os montantes exportáveis de S. Luís, Belém, Cacheu, Bissau, Angola e ilhas de Cabo Verde, bem como em função da maior ou menor aceitação dos produtos tropicais nas praças consumidoras da Europa. A empresa colonial, para ser grande, começaria pequena.

Parelhamente a êsse amontoado de empecilhos, havia ainda o estôrvo da pirataria. A riqueza das carregações das rotas atlânticas despertaria, certamente, o apetite dos corsários e piratas. As frotas do algodão, do cacau e dos demais produtos tropicais, grandemente desejados, tinham de ser protegidas por certas fragatas de guerra. A amplidão econômica das áreas coloniais tinha, igualmente, que ser escorada contra as prováveis investidas da concorrência imperialista das grandes potências. A partilha política e econômica do Atlântico impunha, pois, segurança militar, complementação necessária do tráfico colonial.

A questão do giro do comércio entre Lisboa e o ultramar era, portanto, alcantilada. O sistema de transporte, que haveria de fazer a fortuna da Companhia e da colônia, pelo entrelaçamento mercantil das longínquas e diferentes áreas do império dividido por quatro continentes, não foi descuidado. Logo que se cogitou da montagem da empresa, o problema foi maduramente pensado, sinal evidente da circunspeção do planejamento da privilegiada instituição mercantilista.

(2) Cf. Alvará de D. José I, in loc. cit.

Os parágrafos nono, décimo e décimo quarto dos estatutos da Companhia são, sob êsse aspecto, deveras elucidativos. Estabelece aquêlê a doação régia de uma área de praia no sítio da Boa Vista, em Lisboa, onde a empresa tinha urgente necessidade de edificar estaleiros para seus navios e armazéns "para a guarda de tudo o que for a elles pertencente, e estancia para conservarem suas madeiras, fabricando-se tudo em fôrma, que não cause à vizinhança prejuizo, que seja attendivel" (3). O parágrafo décimo, por sua vez, dispunha que a Companhia teria o privilégio de mandar construir seus navios mercantes e de guerra, em Portugal e no Estado do Grão Pará e Maranhão, podendo para isso mandar cortar onde entendesse tôda a madeira que lhe fôsse necessária, pagando, porém, o seu justo valor aos respectivos donos (4). O parágrafo décimo quarto completava, afinal, a liberalidade régia, pois em obediência ao que dispunha, a Coroa fêz doação à Companhia de duas fragatas de guerra (5) para os comboios e sucessivo serviço de suas frotas. Trata-se das naus Nossa Senhora da Atalaia e Nossa Senhora das Mercês, destinadas a dar cobertura militar aos navios mercantes contra as possíveis agressões da pirataria. Esses dois navios deviam, também, servir para o transporte das carregações tôdas as vêzes que se tornasse conveniente (6).

Promulgado o referido alvará régio de confirmação da sociedade, a 7 de junho de 1755, a Junta da Administração enviou logo no comêço de agôsto dêsse mesmo ano, ao Estado do Grão Pará e Maranhão, o iate São João da Cruz com o aviso da criação da empresa colonial. O barco, fretado a João Faria Pereira, navegou sob o comando do capitão João da Silva, segundo consta do "Diário" (7) e do "Livro dos Balanços" (8) da Companhia.

(3) Cf. Estatutos..., § 9.º, pág. 6.

(4) Idem, § 10.º.

(5) "humã de quarenta até cincoenta peças, outra de trinta até quarenta" (Idem, § 14.º, pág. 8)

(6) A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M

(7) Idem. D C G P M — A, n 3, de 13 de agôsto de 1755

(8) Idem, L.B.C.G.P.M., demonstração n. 10, 1756

Comprando, primeiro, construindo e reformando, depois, nos seus estaleiros do reino e do ultramar, a empresa de comércio e navegação conseguiu, progressivamente, montar uma poderosa frota mercante, cujos navios navegavam com regularidade nas rotas do Atlântico afro-brasileiro que demandavam Cacheu, Bissau, Angola, Ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão, pelos desejados produtos tropicais. A tessitura do tráfico marítimo era completada pela mecânica da redistribuição das mercadorias de proveniência ultramarina, negociadas nos entrepostos de Londres, Antuérpia, Roterdão, Hamburgo, Cádiz, Marselha e Gênova (9). O portentoso trânsito mercantil era completado pelo tráfico de cabotagem e, bem assim, pelo patrulhamento das costas vulneráveis do Brasil e do ocidente africano, onde eram empregadas embarcações menores (10).

Dada a escassez de fontes, não é fácil a organização de um quadro demonstrativo completo da tonelagem da frota da Companhia, acompanhado da relação dos capitães de navios, anos de comando, preços de custo, tipos de barcos e respectivas rotas em que se achavam em operação ou de cobertura militar.

Os elementos guardados nos arquivos de Lisboa oferecem, contudo, magníficos informes, embora incompletos, que nos permitem observar melhor a organização crescente dos poderosos comboios da Companhia durante o tempo de seu giro comercial, que se estende de agosto de 1755 a janeiro de 1778. Vejam-se, por exemplo, as relações seguintes, elucidativas da baralhada questão marítima (11).

(9) A H M.F. — C.N.C.G.P.M. — Liv. n. 96; A H U.C.P. n. 33 (1772).

(10) Idem, L.R.E.C.C.G.P.M. Liv. n. 91.

(11) Quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos seguintes arquivos de Lisboa: A C M L. — M N. Livros ns. 1º, 2º e 4º (1772-1778), A H U. — M M. ns. 25 (1760-1764), 26 (1764-1769), 28 (1772-1773), 29 (1774-1775), 30 (1775-1777) e 31 (1778-1779), C P ns. 35 (1774-1776), 37 (1777-1778) e 38 (1778). A H M.F. — M. n. A. Liv. 62; L. Car. C.G.P.M. n. 45 A, L C C G P.M.E. n. 73, C.N.C.G.P.M. — Liv. n. 99; L B C G.P.M. — n. 76.

TONELAGEM DA FROTA DA COMPANHIA
(1755-1778)

NOMES DOS NAVIOS	NOMES DOS CAPITÃES	PREÇOS DE CUSTO DOS NAVIOS (réis)	ANOS DE COMANDO	ROTAS DE NAVEGAÇÃO	TIPOS DE NAVIOS
Santa Anna e São Francisco Xavier	Velório Duarte Gomes Bernardo Franco	11 679\$408	1756, 1757, 1759, 1760, 1761, 1762, 1765, 1766, 1767 e 1768 1770, 1771, 1772, 1773, 1775 e 1776	Pará	Nau
Nossa Senhora da Madre de Deus, São José e Almas	João de Freitas Monteiro Francisco Serra Manuel Travassol	10 267\$728	1756 e 1760 1762 1763, 1764 1765, 1766, 1767, 1770 e 1772	Pará e Maranhão	Nau
São Luís	José de Carvalho Márioel Gonçalves Saigado	5 353\$857	1759 1760 e 1761	Pará e Maranhão	Galera
São Paulo	José Manuel Travassos Gerdunio Gonçalves Joaquim Ribeiro Duarte Domingos Antônio Chaves	1 317\$564	1772 1773 1774, 1775	Pará, Maranhão, Bissau e Cachoeira	Bergantim

São Francisco Xavier	Francisco João	1763		
	Manoel da Silva	1767, 1768 e 1769		
	Manoel da Silva Thomas	18 574\$921	1770 1772, 1773, 1775 e 1776	Pará, Maranhão, Bissau e Cachau
	Francisco Jaques Caldeira		1776 (2a. viagem) 1778	Corveta
São Pedro Gonçalves	Bernardo Franco	1765		
	Miguel Pereira da Costa	1767		
	Ignacio Luis da Silva	14 340\$370	1768, 1769, 1770 e 1771	Pará, Maranhão, Bissau e Cachau
	João do Espírito Santo		1772, 1773, 1774, 1775, 1776 e 1777	Corveta
Nossa Senhora da Oliveira	Antonio Jose de Carvalho	1768		
	Manoel Luis do Cabo	1772, 1773 e 1775		
	Cyrano Madureira	15 174\$664	1777	Pará, Maranhão e Bissau
	José Dias Pereira		1777	Corveta
Nossa Senhora da Conceição (1a. ou 2a.?)	Joaquim da Costa Cortezão		1778	
	Antônio Pontes Lisboa		1755 e 1759	Pará, Maranhão
	Joaquim Jose das Mercês	5 149\$448	1762	Ilhas de Cabo Verde
	Francisco Duarte Serra		1773	Galera

Miguel da Costa		1771 e 1773	
Nossa Senhora da Conceição (2a. ou 3a. ?)	Francisco de Carvalho	1773	Para Maranhão e Ilhas de Cabo Verde
	Miguel Pereira da Costa	1773	
	Jose António Lisboa	1777	
	Veríssimo Duarte Rosa	1777 (2a. viagem)	
Nossa Senhora da Piedade			Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde
	Manoel Travassos	1772 e 1774	Galera
Santa Anna e São Joaquim			
	Saveriano Gonçalves	1757 e 1774	
	José de Oliveira Bulhão	1776 e 1777	Pará e Maranhão
Nossa Senhora do Rosário			
	Julião "Poter" (?)	1765 e 1774	Maranhão, Parnaíba e Pará
São Joaquim		1.769\$918	Escuna
Nossa Senhora de Nazaré			Hiate
	José Francisco de Macedo	1766, 1773 e 1776	Parnaíba, Pará e Maranhão
	Antônio Farenó	1777	Chalupa

(12) Há uma sumaca do mesmo nome em 1772.

Nossa Senhora da Piedade	José Manoel	1.116\$194	1767 e 1773	Pará, Maranhão e Parnaíba	Chalupa (13)
Nossa Senhora da Arrábida		1.187\$096	1767	Parnaíba, Pará e Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora da Boa Viagem	Antônio Luís da Piedade Feliciano dos Santos	1.643\$953	1768 e 1774 1775	Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora do Bom Sucesso	Jacinto Rodriguez	1.615\$093	1756 e 1768	Pará	Chalupa
Lancha Nova		358\$902	1767	Cachou	Lancha
Santa Família		2.322\$588		Parnaíba, Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora do Bom Despacho		2.389\$816	1768	Cachou e Bissau	Hiate
Nossa Senhora da Boa Nova		2.389\$816	1768	Cachou e Bissau	Hiate
Nossa Senhora da Conceição e Almas	José Gomes Ribeiro	2.802\$825	1762 e 1764	Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Vida		1.863\$068		Parnaíba e Pará	Chalupa

(13) Há uma galera do mesmo nome em 1767

Nossa Senhora da Saúde	1 863\$068	Pernambuco e Pará	Chalupa
"Francisca comprada em Cachau	446\$400	Cachau	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição	Antônio Pontes Lisboa 3.147\$095 1759 e 1773	Pernambuco, Pará, Maranhão e Angola	Sumaca
Nossa Senhora do Socorro	356\$103 1774		Escuna
Nossa Senhora da Ajuda	555\$610	Pernambuco e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Penha da Franca	Jose Corrêa Lisboa 612\$000 1759 1778	Maranhão e Pará	Lancha
Nossa Senhora dos Prazeres	2 577\$500 1774	Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Conceição	Francisco Duarte Serra 1 350\$523 1755 1773 e 1774	Pernambuco e Pará	Chalupa
São José	Jose Ferreira de Azevedo Luís Ferreira Braga 4.842\$552 1755, 1756 1758 e 1760 1763	Pará Maranhão, Bissau e Cachau	Galera

Nossa Senhora da Ataleia e Senhora do Bom Fim	5 1923208	1756	Pará e Maranhão	Galera (14)
Antônio José de Oliveira				
São Pedro		1756 e 1760		
	3 514576	1761	Pará, Maranhão, Bissau e Cachoe	Galera
		1772		
João do Espírito Santo				
Mancel Gomes				
São Sebastião		1756, 1757		
		1760	Pará, Maranhão, Bissau e Cachoe	Galera
	3 7245999	1772		
		1775		
José Gonçalves Miguel Pereira				
São Antônio		1756, 1759, 1761	Pará, Maranhão, Bissau, Cachoe e Ilhas do Cabo Verde	Galera
	2 4035736	1764		
Antônio Alves de Carvalho				
São Miguel ¹	9578576	1756	Para	Pequete
São Francisco		1756, 1776	Ilhas de Cabo Verde	Hiete
	1764256	1776 1777		
Santo Estevão	1 9863831			¹ Corsário (?)

(14) H. : uma galera com este nome perdida em Angola em 1759

Nossa Senhora da Esperança	José dos Santos Dono zio da Fonseca	3 676\$080	1757, 1761, 1762 1777, 1778	Para, Maranhão, Bissau e Cachau	Corveta
São Thomé		521\$832	1757 e 1760	Cabo Verde	Bergant m
Nossa Senhora da Malala	João da Silva		1756	Para	Corveta
Nossa Senhora das Mercês	Agostinho dos Santos		1756, 1765, 1766	Pará	Nau (15)
Nossa Senhora da Atalaia	Agostinho dos Santos Francisco Duarte Serra	2 189\$670	1757 1761	Pará, Maranhão e Angola	Galera (16)
Nossa Senhora das Neves	João da Silva Agostinho dos Santos		1759, 1760 1764, 1767	Pará	Galera
Nossa Senhora do Cabo	Mance da Cunha	6 469\$248	1761 1762, 1765, 1767, 1768, 1772	Pará, Maranhão, Bissau e Angola	Navio
São João Batista	Jose de Oliveira Buno Verissimo Duarte	2 700\$745	1762, 1764 1772	Pará, Maranhão e Angola	Navio

(15) Só pode ser a nau de guerra doada pela Coroa à Companhia em 1755 (Cf. Instituição, parágrafo 14).
 (16) Trata-se da nau de guerra que a Companhia recebeu da realza em 1755? (Ibidem).

Nossa Senhora das Necessidades	José dos Santos	4.005\$910	1760 e 1763	Pará, Maranhão e Cachoeira	Corveta
<hr/>					
Gaspar dos Reis					
<hr/>					
São Lazaro	Jose O. Bulhão	2.637\$312	1772	Pará Maranhão e Angola	Navio
<hr/>					
Jose de Oliveira					
<hr/>					
Nossa Senhora de Glória	Joaquim das Mercês		1773 e 1774	Pará	Lembote (17)
<hr/>					
Nossa Senhora da Esperança e Santa Paula	Dionisio Cunha da Fonseca		1775	Maranhão e Pará	Corveta
<hr/>					
Bela Baroneza	Jose Gomes de Carvalho		1776, 1777	Maranhão	Galera
<hr/>					
Nossa Senhora da Immaculada (?) e Santo Antonio			1776	Maranhão	Sumaca
<hr/>					
Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita			1775	Maranhão	Corveta
<hr/>					
São Zacarias			1776	Maranhão	Corveta
<hr/>					
Nossa Senhora dos Prazeres			1774	Maranhão	Sumaca
<hr/>					
Santa Anna e Nossa Senhora da Lapa	Verissimo Duarte		1774	Maranhão	Galera

(17) Embateiros pequenos que giram na Coruja

Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio	1775	Maranhão	Neu
Nossa Senhora da Oliveira e Santa Anna	1777	Maranhão	Corveta
Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora do Lapa	1776	Maranhão	Corveta
Divina Provação e Antônio de Souza Neto	1778	Maranhão	Corveta
Nossa Senhora da Luz e São Pedro Gonçalves	1776	Maranhão	Corveta
Santa Rita e Santíssimo Sacramento	1778	Maranhão	Galera
Nossa Senhora Mãe de Deus e Santo Antônio	1778 Luz Antônio da Rocha José Francisco Couto	Maranhão e Angola	Corveta
Nossa Senhora dos Prazeres e Provação	1777 1778 Márioel V. Cente de Carvalho Joaquim José da Costa	Maranhão	Corveta
São Francisco de Paula e Nossa Senhora da Piedade	1776	Maranhão	Sumama

Santo Cristo e Nossa Senhora da Arribida	1777	Maranhão	Corveta
Santa Anna e São José	1775	Pará Maranhão e Angola	Corveta
Nossa Senhora da Oliveira e Santos Reis Magos	1773	Maranhão	Corveta
São Luís Rei da França	1773, 1774, 1777 e 1778	Maranhão e Angola	Corveta
Santa Anna e São Joaquim	1774, 1776 3 9103272 1777	Maranhão e Pará	Gaia
Nossa Senhora do Sacramento	1777 1778 Vitorino José da Silva	Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	?
Nossa Senhora do Carmo	1777 1774	Maranhão e Ilhas do Cabo Verde	?
Santo Cristo	1778	Maranhão e Ilhas do Cabo Verde	Corveta
Nossa Senhora da Luz	1778	Pernambuco Maranhão e Pará	

Rancho de Portugal	João Antonio Correa	1778	Maranhão	Galera
Espirito Santo	Antônio Veríssimo de Andrade	1773	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
São Pedro e São Paulo	Pedro José Pinheiro José Cabra	1773 1774	Madeira (?) e Cabo Verde	?
Santo Elias	Jose Francisco do Nascimento	1774	Ilhas de Cabo Verde	?
Condessa de S. Payo	Antonio Martins	1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Santa Maria	José Cabral	1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Senhor do Bom Fm	Antônio Ferreira Braga	1774	Ilhas de Cabo Verde	Galera
Nossa Senhora das Chagas	Joaquim Ribeiro	1776	Ilha de São Miguel	?
Verbo Eterno	José Ventura de Silva	1776	Ilha Terceira	?
Dois Irmãos	Francisco Peixoto	1776	São Miguel	?
Nossa Senhora da Piedade das Chagas	Joaquim da Fonseca	1776	Ilha do Fayal	?
Nossa Senhora do Livramento	Bartolomeu Lourenço	1776	Ilhas de Cabo Verde	?
Nossa Senhora do Socorro	Jacinto Gomes	1777	Ilhas de Cabo Verde Pernaíba e Pará	Chalupa

Nossa Senhora da Vitória	Pedro José Pinheiro	1774, 1777	Ilhas de São Miguel e Santa Maria	Lembete
Deus 'te salve' (?)	Francisco dos Passos	1777	Ilhas	Chalupa
Bom Jesus de Pedra	Pedro de Macedo	1778	Ilha Terceira	Chalupa
São Francisco de Paula	Manoel da Silva José da Silva	1772 1768/256 1773	Cachoeira e Bissau	Huete
Bom Despacho			Parnaíba e Pará	Chalupa
Boa e Nova			Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Piedade			Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Guia			Parnaíba e Pará	Chalupa
Família Sagrada			Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio		1774	Parnaíba e Pará	Sumaca
Nossa Senhora dos Prazeres			Parnaíba e Pará	Chalupa
Santo Antônio e Auroa			Parnaíba e Pará	Chalupa

São José	1774	Pernambuco e Pará	Lambaré
Santo Antônio	2.403\$936	Pernambuco e Pará	Garcia
Nossa Senhora da Purificação		Pará e Maranhão	Sumaco
Nossa Senhora Mãe de Deus	2.409\$939	Pará	Nau
TOTAL DE NAVIOS		124	

É deveras grandioso o número apurado de navios. Quer nos parecer, no entanto, que alguns deles acham-se em duplicação. Restauradas nos estaleiros do reino e do ultramar, algumas embarcações mudariam de nome ou, conforme o caso, de modelo. Os nomes e tipos dos barcos que figuram nos quadros demonstrativos são sobremaneira expressivos. A galera Nossa Senhora da Conceição (18), por exemplo, navegava no Atlântico afro-brasileiro desde 1759, fazendo carga e descarga nas Ilhas de Cabo Verde e nos portos de Belém e São Luís. Em 1759, isto é, no mesmo ano, encontra-se nas rotas do Para, Maranhão e Angola uma sumaca com o mesmo nome — Nossa Senhora da Conceição. Afigura-se-nos, pelotanto, tratar-se do mesmo navio, visto que o capitão Antônio Pontes Lisboa acha-se, ao mesmo tempo, comandando a galera e a sumaca. Os preços de custo, porém, são diferentes, fato que torna a questão ainda mais arrevesada. A galera, conhecida como a segunda, em 1760, e perdida em 1769, custou à Companhia a importância de 5.149\$448 réis. A sumaca, entretanto, figura nos Balanços da empresa como sendo adquirida em 1772 pela quantia de 2.802\$825 réis (19). Na demonstração do ano seguinte, em 1773, a escrituração da Companhia registra a compra de uma sumaca — Nossa Senhora da Conceição — pelo preço de 3.147\$025 réis (20). Em 1774 a sociedade adquiriu uma chalupa do mesmo nome pela importância de 1.050\$523 réis (21). Anos antes, em 1771, a Junta de Administração já havia adquirido uma galera, também chamada Nossa Senhora da Conceição, pela quantia de 5.696\$000 réis, conforme o registro que figura no Balanço da empresa nesse ano (22). Trata-se de duplicidade de navios? Neste caso, como explicar a contabilidade dos Balanços onde sur-

(18) Nossa Senhora da Conceição era a Padroeira do Reino e Protetora da Companhia (Cf. Instituição, parágrafos 1º e 21)

(19) A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M. Liv. n. 76, 1772.

(20) Idem, 1773.

(21) Idem, 1774.

(22) Idem, 1771.

gem quatro embarcações adquiridas em diferentes épocas e por preços diversos ? E a existência de uma sumaca e uma galera com o mesmo nome e capitão em 1759 ? Consoante a escrituração da empresa, não há dúvida : havia duas galeras, duas sumacas e uma chalupa sob a proteção de Nossa Senhora da Conceição. A primeira galera, adquirida por 5 149\$448 réis em 1760, perdeu-se em 1769. Em 1771 a Companhia adquiriu outra pela quantia de 5.696\$000 réis. O mesmo sucederia em relação às duas sumacas : a primeira, adquirida em 1772 pela importância de 2.802\$825 réis, saiu do giro mercantil por diferentes razões, podendo, inclusive, ter naufragado; no ano seguinte, a Junta da Administração da empresa comprou outra por 3.147\$025 réis para substituir a sua congênere desaparecida. É o que se nos afigura plausível. A chalupa Nossa Senhora da Conceição, adquirida pela sociedade em 1774 pela quantia de 1.050\$523, não cria problema. Ainda bem. Resta, no entanto, o enigma da sumaca e galera que navegam em 1759 sob o mesmo comando. É claro que o capitão António Pontes Lisboa podia ser comandante dos dois navios em épocas diferentes daquele mesmo ano. Ademais, podia ter um homônimo. Exato. Não obstante a simultaneidade e praticabilidade prováveis, impressiona, sobremaneira, tamanha coincidência : — dois navios com o mesmo nome e capitão no mesmo ano. Não é impossível, todavia, tratar-se da mesma embarcação. Em 1759 a sumaca podia estar sendo restaurada em algum estaleiro. Ultimada a reforma, seria lançada ao mar como galera, conservando o mesmo nome

Nossa Senhora da Conceição. De uma ou de outra forma põe-se, realmente, a incógnita formulada.

Quer-nos parecer, outrossim, que alguns navios não pertenceriam ao patrimônio da Companhia. Alguns deles seriam fretados. É o que se nos afigura. O elevado número de embarcações recenseadas é deveras perturbador. Os quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos papéis da Companhia, não obstante o seu valor, acham-se incompletos. É natural que assim seja, dada

a escassez de fontes. Observe-se que não conseguimos averiguar todos os preços de custo dos barcos pertencentes à empresa. É que nem todos figuram nas demonstrações dos Balanços da Companhia, cujas balizas são representadas pelos anos de 1760 e 1744. Antes e depois destes marcos cronológicos da vida mercantil da sociedade é enormemente dificultoso, senão irrealizável, apurar as importâncias em dinheiro de todos os navios que engrossavam as rotas atlânticas da gigantesca empresa ultramarina.

Depois de 1774, término da escrituração dos Balanços arrolados, coincidindo com o ritmo crescente das carregações exportadas dos portos das capitânicas do Pará e Maranhão (23), a Companhia adquiriu respeitável número de navios. Vejam-se, por exemplo, os mapas estatísticos onde figuram 20 corvetas, 5 galeras, 3 náus, 3 chalupas, duas sumacas e 7 embarcações de tipos não identificados que enriqueceram a frota da empresa entre os anos de 1775 e começo de 1778 (24). Como nesse período não foram apurados os Balanços da Companhia, é natural que os montantes gastos pela empresa no aumento de sua marinha mercante não constem de nossas tabelas. Demais, nenhum dos papéis pertencentes à escrituração da empresa fornece melhores informes dos que figuram nos quadros elucidativos da tonelagem da frota da Companhia.

A partir de seus primeiros dias de vida, a sociedade mercantil começou a formar a sua marinha, condição vital para o funcionamento do portentoso organismo.

A 13 de agosto de 1755, a Junta da Administração comprou as galeras São José e Nossa Senhora da Conceição

(23) Vejam-se os respectivos capítulos — As carregações do Pará e Maranhão.

(24) Ultimado o prazo de vinte anos proposto para a duração da Companhia (Cf. Instituição, § 51), o privilégio não foi renovado. A Coroa, porém, permitiu-lhe a continuidade do seu giro mercantil. A conjuntura do reino começava a mudar com a doença de D. José I e a regência de D. Mariana Vitória de Bourbon. De 1775 em diante é que a Companhia engrossou as suas rotas, fato comprovativo do aumento da tonelagem da frota nesse período.

construídas e reformadas na Inglaterra, a João Bristow, pelas respectivas importâncias de 4.842\$552 réis e 5.149\$448 réis (25).

Em 1756 a galera São José já navegava nas rotas de Belém, São Luís, Bissau e Cacheu, sob o comando do capitão José Ferreira de Azevedo, conforme se pode ver pela tabela explicativa da tonelagem da frota da Companhia. Em 1762, porém, saiu do giro mercantil por ter naufragado nas proximidades da costa do Estado do Grão Pará e Maranhão. O desafortunado comandante Luís Ferreira Braga, que conseguiu escapar com vida, foi prêso, sendo sôlto sômente no dia 12 de abril de 1764 depois da Junta da Administração se convencer da sua inculpabilidade (26).

A 10 de fevereiro de 1756 a frota da Companhia foi enriquecida com a compra das naus "Santa Anna" e "São Francisco Xavier" e "Nossa Senhora da Madre de Deus, São José e Almas" adquiridas, respectivamente, pelas quantias de 11.679\$408 réis e 10.267\$728 réis (27). No dia seguinte os deputados da Junta, Estevão José de Almeida e Manuel Ferreira da Costa, compraram a galera "Nossa Senhora da Atalaia e Senhora do Bom Fim", a Antônio José Rodrigues e Bento Fernandes Lobo, por 5.192\$208 réis. Esse barco entrou logo na rota do Pará e Maranhão (28).

Nos restantes meses de 1756, a Companhia adquiriu mais os seguintes navios: a 13 de maio a galera "São Pedro" foi comprada a Cristovão Hake pela importância de 3.614\$876 réis; em 2 de outubro, a galera "Santa Anna e São Joaquim" foi negociada com José Rodrigues Esteves pelo preço de 3.910\$272 réis; a galera "São Sebastião" foi comprada em 23 de outubro a Elias Perachon por 3.724\$999 réis: dias depois já navegava para Bissau, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão Manoel Gomes; pelo preço de

(25) A H M F D C G P.M. — A. Registos ns. 4 e 5

(26) Idem, L.R.R.C.G.P.M., n. 1, fol. 55.

(27) Idem, D C G P M — A. registos ns 31 e 32.

(28) Idem, registo n. 33

2.403\$936 réis foi adquirida a galera "Santo António", a 7 de agosto, a João Aires; um mês depois, a 7 de setembro, a Companhia comprou ao marquês de Abrantes o iate "São Francisco de Paula" por 176\$256 réis; no dia anterior os deputados da Junta haviam adquirido a galera "São Luís" a Félix Teixeira Neto pela importância de 5.353\$857 réis, em 1759 era comandada pelo capitão José de Carvalho, que traficava na rota do Pará e Maranhão; o corsário "Santo Estevão" foi adquirido em leilão pela quantia de 1.086\$830 réis; no começo de novembro foi comprado em venda pública, em casa de "Arbouin & Cia.", o paquete "São Miguel" pelo preço de 957\$576 réis, navegando dias depois para os portos de Belém e S. Luís, sob o comando do capitão António Alves de Carvalho (29).

A 17 de outubro de 1757, a Junta da Administração da Companhia comprou a José Pinto Vieira a corveta "Nossa Senhora da Esperança" por 3.676\$080 réis. Nesse mesmo ano já navegava para Bissau, Cacheu, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão José dos Santos. No dia 7, os deputados da empresa já haviam arrematado em leilão o bergantim "São Tomé" pela importância de 521\$832 réis, encontrando-se nesse mesmo ano nas rotas das capitâneas do norte do Brasil e, bem assim, nas da Guiné (30). O último registo de que se tem notícia data de 12 de abril de 1759, dia em que o governo da Companhia comprou a Simão António a lancha "Nossa Senhora da Penha de França" pelo preço de 612\$000 réis, conforme se lê no "Diário A" da poderosa empresa colonial, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (31).

Graças aos informes do material reunido apuramos 124 nomes de navios. O mapa da tonelagem da frota é esclarecedor. Salvo erro de cômputo ou leitura de nossa parte, ou duplicação de nomes, os comboios da Companhia compunham-se de 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 9

(29) Idem, registos ns. 205, 213, 214, 215, 216, 217, 514 e 875.

(30) Idem, registos ns. 873 e 874.

náus, 9 sumacas, 5 iates, 4 navios, 3 escunas, 3 bergantins, 3 lambotes, 2 lanchas, um paquete, um corsário e mais 9 navios de tipos não identificados (32).

Esses barcos navegavam nas rotas do Estado do Grão Pará e Maranhão, cujo giro mercantil era completado pelas linhas de navegação atlântica de Bissau, Cacheu, Angola e Ilhas de Cabo Verde. A Companhia, no entanto, estendia, por vêzes, conforme as circunstâncias, as suas carreiras marítimas até ao Índico afro-asiático e ao Pacífico chinês, bem como a diversos pontos do litoral brasileiro — Parnaíba, Bahia e Rio de Janeiro (33). Completando o tráfico atlântico à distância, a empresa organizou o comércio de cabotagem nas costas da Guiné, de Angola e do Brasil, onde certas áreas geo-econômicas eram patrulhadas por navios de guerra pertencentes ao patrimônio da própria empresa colonial (34).

Náus, galeras, sumacas e corvetas, navios de maior tonelagem e resistência, operavam nas rotas mais difíceis e arriscadas: de Lisboa, Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde e Angola, para os portos de Belém e São Luís. O giro era completado com a torna-viagem do Estado do Grão Pará e Maranhão para o reino. As grossas correntes do tráfico eram constituídas pelas carregações de mão-de-obra africana (35), pelas exportações das mercadorias tropicais das capitanias do norte do Brasil (36) e pelos artigos de procedência européia (37).

As embarcações de menor capacidade eram empregadas no trânsito de cabotagem, representadas, sobretudo, pelas chalupas da costa do Brasil, que conduziam carnes da Parnaíba para os portos do Pará e Maranhão, e pelos lam-

(31) Idem, registo n. 177.

(32) Veja-se o quadro estatístico da tonelagem da frota da Companhia

(33) Cf. Demonstrações in A H M F I B C G P M

(34) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

(35) Cf. Carregações de mão-de-obra africana.

(36) Cf. Carregações do Pará e Maranhão.

(37) Cf. Os artigos de procedência européia.

botés, iates e chalupas que traficavam entre a Guiné e Ilhas de Cabo Verde com panos, escravos e comestíveis (38).

Graças aos papéis avulsos guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (39), pode-se ter uma ideia aproximada da tonelagem da frota da Companhia durante o seu giro mercantil, que se estendeu de agôsto de 1755 a janeiro de 1778. Veja-se o porte dos navios abaixo relacionados :

<i>Navios</i>	<i>Toneladas</i>
Nau Grão Pará	850
Corveta Nossa Senhora de Belém	750
Galera Santa Anna e São Joaquim . . .	500
Galera N. S. da Conceição (qual delas ?)	350
Corveta Santo António, o Delfim	350
" N. Senhora do Monte do Carmo	300
" São Francisco de Paula	250
" São Francisco Xavier	250
" São Pedro Gonçalves	200
" Nossa Senhora da Oliveira	200

Se atribuírmos o porte médio de 350 toneladas a cada um dos 124 navios apurados, verifica-se que a Companhia possuía uma gigantesca frota mercante de 43.400 toneladas. E, note-se, o cômputo não é nada exagerado. Ao contrário, afigura-se-nos modesto, tendo-se em conta o elevado número de corvetas e galeras, navios de grande peso e, certamente, de boa capacidade de transporte. Contudo, se alguma exageração existe deve-se, isso sim, à enorme lista de

(38) Em 1774 as embarcações pequenas que giravam na Guiné fazendo o tráfico de cabotagem, eram as seguintes : um iate (Nossa Senhora da Boa Nova), duas Chalupas (Nossa Senhora da Conceição e Santo António e Nossa Senhora da Vida) e três lamhotes : São José, Nossa Senhora da Glória e Nossa Senhora da Vitória (Cf. I B C G P M Liv. n. 76, 1774).

(39) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

barcos. Não obstante, é sobremaneira provável que a tonelagem da frota seja menor, dada a possível duplicação de nomes de navios. De qualquer forma, o resultado apurado é enormemente expressivo.

As diferentes demonstrações do mencionado Livro dos Balanços da Companhia ministram preciosos e informativos subsídios que nos permitem afirmar o poderio da frota durante o tempo que se estende de 1759 a 1774, bem como os montantes que a Junta da Administração da empresa despendeu na montagem de sua marinha mercante e as perdas de navios naufragados, apreendidos ou desmanchados pela ação do tempo. Os quadros seguintes, organizados com os elementos da referida contabilidade da privilegiada instituição, são deveras elucidativos.

CUSTO DA FROTA DA COMPANHIA

(1759 - 1774)

Anos	N A V I O S			Custo dos navios (réis)	Observações
	Existentes	Construídos	Perdidos		
1759	13			52.868\$392	
1760	15	2	—	58.191\$866	
1761	20	5		73.441\$217	
1762	20			73.441\$217	Devolvida à Co- ra a nau de Guerra N. S de Atalaia
1763	20	1	1	87.173\$586	—
1764	21	1	—	101.719\$059	—
1765	22	1		105.803\$073	—
1766	22	1	—	107.049\$819	—
1767	24	3	1	107.993\$872	—
1768	26	5	3	127.348\$961	
1769	25	—	1	121.078\$199	
1770	24		1	117.072\$289	
1771	26	2	—	123.981\$585	
1772	27	2	1	131.950\$074	
1773	29	4	2	133.931\$648	
1774	32	6	3	130.209\$382	

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA
(Naufragados e apreendidos)

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipos	Custo (réis)	Custo (réis)	Valores das cargas (réis)	Recuperação (Seguros e fretes)	Total do prejuizo (réis)	Observações
1763	São José	Galera	4 842\$552	2.386\$756	14 662\$987	—	21.892\$295	Naufragou nas costas do Perú
1768	São Domingos . .	Galera	1 892\$308	5 426\$814	—	5 376\$457	1.937\$665	Prêta dos argelinos
1770	Nossa Senhora das Necessidades	Corveta	4 005\$910	5 032\$389	7 016\$544	4 105\$640	11.947\$203	Naufragou
S O M A			10 730\$770	12 845\$959	21.679\$531	9 482\$097	35 777\$163	

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA PELA AÇÃO DO TEMPO

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipo	Custo (réis)	Recuperação (réis)	Total da perda (réis)	Custeio (réis)	Observações
1767	São Tomé	Bergantim	521\$832	—	521\$832	—	Desmantado
1768	São Marça	Bergantim	1 626\$798	680\$000	946\$798	—	"
1768	N. S. da Esperança	Corveta	3 675\$080	730\$000	3.405\$786	459\$706	"
1769	N. S. da Conceição (II)	Galera	5 149\$448	1 240\$000	3 909\$448	—	"
1772	Santo António	"	2 403\$936	—	2 403\$936	—	Encaçada em terra
1773	São Lazaro	"	2 637\$372	698\$324	1 938\$988	—	Desmantado
1773	São João Batista	"	2 700\$745	599\$543	2 101\$202	—	"
1774	São Pedro	"	3 614\$676	768\$860	2 845\$816	—	"
1774	N. S. do Cabo	"	6 469\$248	2.324\$300	4 144\$948	—	"
1774	São Sebastião	"	3 724\$999	1 055\$983	2.669\$016	—	"
SOMA			32 525\$074	8 097\$020	24 887\$760	459\$706	—

Foram poucos os navios da Companhia que naufragaram : apenas dois em trinta e dois — 6 %. Trata-se da galera São José e da corveta Nossa Senhora das Necessidades naufragadas, respectivamente, em 1763 e 1770.

O restante da frota subsiste. São barcos construídos pela própria Companhia, mais resistentes, de maior capacidade e mais caros.

As perdas pela ação do tempo são somente dos primeiros navios, de menor tonelagem, mais baratos e adquiridos em segunda mão.

Nove barcos foram desmanchados : dois bergantins (S. Tomé e S. Marçal), uma corveta (N. S. da Esperança) e seis galeras — N. S. da Conceição (II), S. Lázaro, S. João Batista, S. Pedro, N. S. do Cabo e S. Sebastião. Apenas uma galera (S. António) ficou encalhada em terra, em 1772. A Companhia conseguiu ainda recuperar 25 % do valor das perdas de navios — 8.097\$020, como se vê do mapa anexo. Somente um navio — a galera S. Domingos — foi presa da pirataria, no ano de 1768, consoante registro dos Balanços da empresa mercantil.

As duas naus de guerra — Nossa Senhora da Atalaia e Nossa Senhora das Mercês — doadas, como ficou dito, pela Coroa à Companhia em 1755, embora computadas no número, não o foram no valor. Em 1762, a Junta da Administração devolveu à realza uma delas — a nau Nossa Senhora da Atalaia — que passou a engrossar a Armada Real.

A Companhia gastou na montagem de sua maior nau mercante mais de cento e trinta contos de réis — 130 209\$384 réis, algarismos expressivos que falam por si melhor que quaisquer outros argumentos. Se acrescentarmos a essa respeitável importância em dinheiro a quantia de 43.255\$834 réis, correspondente à perda de navios, verifica-se que a empresa teve um dispêndio total de 173.465\$218 réis. A Companhia perdeu, portanto, 25 % daquele valor.

Em 1759 a empresa possuía 13 navios no valor de 52.868\$392 réis. Em 1774, último ano dos Balanços, a Companhia já mantinha uma poderosa marinha mercante

composta por 32 embarcações no valor de 130.209\$382 réis, tendo perdido, porém, treze navios que haviam custado 43.355\$842, conforme consta das demonstrações dos Balanços da empresa (40). O engrossamento da frota da Companhia figura no quadro elucidativo de seu custo.

Os navios mencionados nos mapas demonstrativos da tonelagem da frota — 20 corvetas, 5 galeras, 3 naus, 3 chalupas, 2 sumacas e mais 7 barcos de tipos não identificados (41) — não figuram no custo dos comboios da Companhia por serem posteriores ao ano de 1774, período da descontabilização da prestigiosa empresa colonial. O último Balanço data de 1774. Depois deste ano a escrituração da Companhia não regista mais os montantes dos custos dos navios. O giro mercantil, no entanto, cresce admiravelmente. Vejam-se as carregações (42). Por isso a sociedade engrossou a sua marinha mercante com mais quarenta barcos (43).

Se atribuírmos a cada um desses últimos quarenta navios o preço médio de 2.500\$000 réis, montante que não se nos afigura exagerado, tendo-se em conta que alguns navios no período anterior a 1775 custaram mais de dez contos de réis (44), verifica-se que a Companhia dispendeu, na "nova fase" do seu giro mercantil (1775-1778), uma importância de 100.000\$000 réis. Somada à quantia gasta na "primeira fase" (1759-1774), apura-se a extraordinária cifra de 273.465\$216 réis, importância que a Companhia desembolsou na montagem de sua marinha mercante.

Os diversos tipos de navios, embora destinados ao giro mercantil de longo curso, com bons resultados para a empresa, eram, alguns deles, aproveitados em cobertura de guerra sempre que as circunstâncias a isso obrigassem. Não eram, porém, navios verdadeiramente de combate, mas prestavam bons serviços na defesa militar dos comboios e de

(40) Vide o capítulo - Os Balanços da Companhia

(41) Vejam-se as relações dos navios apurados

(42) Cf. *As carregações...*

(43) Cf. *Quadros demonstrativos...*

(44) *Ibidem.*

alguns pontos de certas áreas geo-econômicas do rico patrimônio ultramarino da Coroa, permanentemente desejadas pelas grandes potências mercantilistas (45).

A construção de navios e o necessário levantamento de pessoal para a equipagem das frotas era regulada pelos parágrafos dez, onze e doze dos estatutos da Companhia. Navios mercantes e de guerra podiam ser fabricados nos estaleiros do reino e do ultramar senhoreados pela gigantesca empresa colonial (46). Mediante licença da realza, a Companhia podia convocar gente de mar e guerra necessária para guarnição de seus comboios e navios que andavam nas costas do Brasil, da África e das ilhas (47). A Junta de Administração da Companhia a Coroa deu o privilégio de escolher os comandantes para os seus navios e "Capitães de Mar e Guerra, e mais Officiaes que lhe parecer, para o governo e guarnição das Naos que armar" (48). As nomeações eram por um ano, sendo que a manutenção nos postos de comando resultava da "satisfação que se espera" (49). Tudo dependia, porém, de confirmação régia. Os oficiais prestavam serviços à Companhia como se estivessem na "Real Armada" sendo, evidentemente, pagos pela empresa (50).

Para que se tenha uma idéia aproximada das despesas da Companhia com o sustento de sua frota mercante, organizamos o quadro elucidativo seguinte com os elementos extraídos de um dos "Maços do Maranhão" guardados no

(45) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

(46) Cf. Instituição, § 10.º, pág. 6

(47) "a todo o tempo que lhe convier, fazendo-lhe as pagas e vantagens que acordar com elles. E succedendo que na mesma occasião mande V. Magestade fazer levas de gente, precedente as do serviço Real, se seguirão logo immediatamente as da Companhia. Porém havendo urgente necessidade nella, consultará a V. Magestade, para que se sirva de lhe dar a necessaria providência" (idem, § 11.º, pags. 6 e seg.).

(48) Idem, § 12.º, pág. 7.

(49) Ibidem.

(50) Idem. Veja-se, outrossim, o capítulo — O organismo do "Corpo Político" e os privilégios.

Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (51). Veja-se, por exemplo, o que a empresa colonial despendeu com a corveta “Nossa Senhora da Oliveira” na viagem de Cacheu para São Luís, a 11 de março de 1774, segundo registro de despesa assinado por Filipe Damazio, administrador da Companhia naquele centro de resgate da Guiné (52).

RELAÇÃO DAS DESPESAS DA COMPANHIA COM A CORVETA
NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA NA VIAGEM DE CACHEU
PARA O MARANHÃO (11 DE MARÇO DE 1774)

Capitão Manuel Luís do Cabo		93\$330 réis
Prieto Joaquim António da Costa	12\$000 réis por mês	22\$000
Capelão Padre Bernardino de Sena	— 10\$000 “ “ “	18\$660
Contra-mestre Vicente José	— 9\$000 “ “ “	18\$000
Cirurgião Manoel Gomes de Carvalho	— 8\$000 “ “ “	14\$920
Calefete Domingos Gonçalves	— 8\$000 “ “ “	14\$920
Tanoeiro Francisco José	— 6\$000 “ “ “	11\$200
Luís Lourenço, marinheiro	— 6\$000 “ “ “	11\$200
André de Sousa, marinheiro	— 6\$000 “ “ “	11\$200
Bartolomeu Soares, marinheiro	— 6\$000 “ “ “	11\$200
Estanislau do Almeida, marinheiro	— 6\$000 “ “ “	11\$200
Jose de Oliveira, marinheiro, a	— 5\$812 “ “ “	10\$956
Manoel da Costa, marinheiro	— 5\$812 “ “ “	10\$956
Antonio Vieira, marinheiro	— 5\$812 “ “ “	10\$956
Alexo da Costa, marinheiro, a	— 5\$250 “ “ “	9\$800
António da Silva, marinheiro	— 5\$250 “ “ “	9\$800
José Elias, marinheiro	— 4\$875 “ “ “	9\$087
Manoel de Azevedo, marinheiro	— 4\$875 “ “ “	9\$087
Euzébio Luís, marinheiro	— 4\$875 “ “ “	9\$087
Vitorino José, marinheiro	— 4\$500 “ “ “	8\$400
São Luís do Cabo, marinheiro	— 4\$500 “ “ “	8\$400
João Romeiro, marinheiro	— 4\$125 “ “ “	7\$687
João Gonçalves, marinheiro	— 3\$375 “ “ “	6\$287
Manoel José da Costa, marinheiro	— 3\$000 “ “ “	5\$600

(51) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

(52) Ibidem.

Alexandre da Costa, marinheiro	—	3\$000	20	20	00	5\$600
Manoel Gonçalves, marinheiro	—	3\$000	20	00	00	5\$600
José Ignácio, marinheiro	—	3\$000	20	20	00	5\$600
Manoel de Mello, marinheiro . . .	—	3\$000	1	1	00	5\$600
Manoel da Silva (faleceu em 10 de fevereiro)						3\$625
Pagamento ao piloto da barra para a saída .						21\$000
"De ir buscar o piloto da barra"						9\$500
						—
TOTAL						410\$458 + 1

Acrescente-se a esse gasto da equipagem da corveta o que a Companhia desembolsou com comestíveis da tripulação (53) e despesas miúdas, e compreenderemos melhor o preço da manutenção das 124 embarcações que operavam nas linhas de longo curso do Atlântico afro-brasileiro e no comércio de cabotagem das costas da Guiné, do Brasil e de Angola. Esses grandiosos feixes de rotas ultramarinas a distância fizeram, na segunda metade do século XVIII a fortuna da empresa pombalina e de certas áreas geo-econômicas do rico patrimônio da Coroa.

(53) Certos "costeamentos" dos navios que navegavam nas rotas da Guiné — Cacheu e Bissau — e Angola ultrapassavam a importância de 400\$000 réis em gêneros. (Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana).

CAPÍTULO II

CARREGAMENTOS, MERCADOS E MERCADORES

8) AS CARREGAÇÕES DO PARÁ

No comêço da administração de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, governador e capitão-general do Estado do Grão Pará e Maranhão, a Amazônia ainda enfrentava o angustiante problema de ligação com o mundo europeu. A obra de revelação econômica do enorme espaço tropical não poderia, na verdade, ser executada a contento com uma estrutura orgânica inadequada, com deficiência de mão-de-obra, com falta de equipamentos e recursos materiais. O norte da colônia desgastava-se e enfraquecia-se à medida que a luta pela partilha política e econômica do Atlântico brasileiro se exacerbava. Na colônia tudo era descoroçoamento e desânimo. Dir-se-ia que a Amazônia estava presa a uma resignada predisposição para a ruína.

Na segunda metade do século XVIII, o gigantesco patrimônio ultramarino da Coroa aparece-nos, porém, com uma nova feição. O estabelecimento da Companhia pom-balina trouxera-lhe possibilidades de expansão comercial. As capitanias do Pará e Maranhão ligaram-se à Europa sem perda de continuidade do meio de comunicação — o Atlântico.

A empresa agrária colonial exigia um comércio inter-continental ativo e meios fáceis de tráfico. Mão-de-obra

africana, meio circulante e segurança de mercado consumidor permitiram-lhe realizar essas condições.

A partir de 1756, primeiro ano do giro mercantil da Companhia, evidencia-se a transformação estrutural da Amazônia. A uma economia sem mercados opunha-se, cada vez mais acentuadamente, uma nova economia cujas próprias condições de progresso lhe advinham da troca à distância dos produtos tropicais comerciáveis, oriundas do afã fomentado pela empresa colonizadora. O Estado do Grão Pará e Maranhão surgia, assim, como unidade geográfica que encontrava as suas possibilidades de desenvolvimento e de expansão, não no seu predomínio político ou militar, mas na sua força irradiadora e motora de toda a atividade mercantil.

A Amazônia ganhava, com efeito, nova roupagem e novo aspecto. Irrigada com o sangue vivificante do mercantilismo colonizador, então representado pela Companhia de comércio e navegação, conseguia libertar-se, afinal, de uma espécie de servidão geográfica. Uma inusitada forma de exploração econômica definia-se; outras apareciam a marcar bem as novas relações de produção e de consumo. Nessa revelação econômica percebiam-se já os fundamentos em que se assentava a sociedade colonial naquelas ignotas terras tropicais.

Com a montagem e manutenção do cometimento mercantil, a Companhia abria ao Estado do Grão Pará e Maranhão o comércio do Atlântico, do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, dando à nova realidade econômica a base geográfica mundial que ela reclamava para crescer. Essa obra de renovação correspondia às necessidades da época. Por isso vingou.

Os quadros demonstrativos seguintes do volume e valor dos gêneros exportados de Belém para Lisboa, organizados com os elementos extraídos do Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (1), do Arquivo Histórico do Itamarati, no

(1) C. P. n. 38 (1778).

Rio de Janeiro (2) e do Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa (3), constituem admiráveis testemunhos da marcha ascendente da evolução econômica da Amazônia brasileira na segunda metade do século XVIII.

(2) Capitania do Grão Pará, Maço 3 (1730-1777)

(3) M N, Liv 1.º (1772-1775), Liv 2.º (1776), Liv. 4.º (1777) e Liv 5.º (1778)

Navas	Capitais	Gêneros	Da Comp	Dos Lavradores	Taxa da carga	Preços	Da Comp.	Dos particu ^l	Importância total (réis)
N S da Alaa	João da Silva	Algodão (arrobas) Açúcar (arrobas) Couro em cabelo (peças) Cacau (arrobas) Café (arrobas)	— — — — —	57 27 326 — 630 —	57 27 326 — 11430 —	35600 15300 5685 15200 35000	\$ \$ \$ 5.478\$637 195\$87	208\$237 423\$800 7 966\$550 30.222\$450 10.577\$063	208\$237 423\$800 7 966\$550 35.701\$087 10.772\$250
N. S. das Mercês	Agustinho dos Santos	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas)	4 565 17 65 2 10 12 268 1 1/2	25 85 12 3 525 22 1 761 23 1/2 2 152 16 2 203 1/2	29 750 29 3 590 24 771 23 1/2 2 164 16 2 511 31 2	15200 35000 65400 35000 55500	5.478\$637 195\$87 64\$000 36\$000 1 717\$512	30.222\$450 10.577\$063 11 275\$00 6 457\$500 12 116\$762	35.701\$087 10.772\$250 11 339\$100 6 493\$500 13 834\$274
São José	João Ferreira de Azevedo	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas)	10 12 268 1 1/2 268 1 1/2 268 1 1/2	1 761 23 1/2 2 152 16 2 203 1/2 2 203 1/2 2 203 1/2	771 23 1/2 2 164 16 2 511 31 2 2 511 31 2 2 511 31 2	65400 35000 55500 55500 55500	64\$000 36\$000 1 717\$512 1 717\$512 1 717\$512	11 275\$00 6 457\$500 12 116\$762 12 116\$762 12 116\$762	11 339\$100 6 493\$500 13 834\$274 13 834\$274 13 834\$274
N S do Bom Sucesso	Jacinto Rodrigues	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas)	40 1 40 1 268 1 1/2 268 1 1/2 268 1 1/2	1 761 23 1/2 2 152 16 2 203 1/2 2 203 1/2 2 203 1/2	771 23 1/2 2 164 16 2 511 31 2 2 511 31 2 2 511 31 2	65400 35000 55500 55500 55500	64\$000 36\$000 1 717\$512 1 717\$512 1 717\$512	11 275\$00 6 457\$500 12 116\$762 12 116\$762 12 116\$762	11 339\$100 6 493\$500 13 834\$274 13 834\$274 13 834\$274
São Pedro	Antônio José de Oliveira	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas)	43 2 40 268 1 1/2 268 1 1/2 268 1 1/2	1 761 23 1/2 2 152 16 2 203 1/2 2 203 1/2 2 203 1/2	771 23 1/2 2 164 16 2 511 31 2 2 511 31 2 2 511 31 2	65400 35000 55500 55500 55500	64\$000 36\$000 1 717\$512 1 717\$512 1 717\$512	11 275\$00 6 457\$500 12 116\$762 12 116\$762 12 116\$762	11 339\$100 6 493\$500 13 834\$274 13 834\$274 13 834\$274
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Vaêdo Gomes	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas)	63 170 73 105 toras	459 — — —	692 — — —	8000 1200 1800 5600	84\$400 \$ 131\$400 63\$000	367\$200 \$ \$ \$	451\$600 \$ 131\$400 63\$000
M. S. Madrinha de Deus	João Monteiro	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas) Seda (arrobas)	73 105 toras	— —	73 105	1800 5600	131\$400 63\$000	\$ \$	131\$400 63\$000

SOMA (Réis)

7 886\$926

80 880\$312

88 767\$238

N S da Atalide	Ag. s. r. h. do dos Santos	Cacau (arrobas) Café (arrobas)	2 28 25	33 28 28	35 244 2	2	\$960	2 0403670	31 197240	33 834870
			273 23	3 367 23	3 641 14	14	23400	656592	8 0625525	8 7395450
S. Maria Ana e Francisco Xavier	Valério Duarte Gomes	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas)	386 21	2 18 2	2 504 23	23	55200	2 070612	11.0138925	13.0248537
			77	202 5	279 5	5	28900	2238302	3 486525	3 7098553
Santa Ana e S. Joaquim	Saveriano Gonzales	Salta (arrobas) Óleo (barrel) Urucú	454	02 24	502 24	24	35200	4575606	3 3655600	4.8185400
			—	492 629	492 917		15700	\$	8365400	8365400
			388				\$340	1315920	179586	3115780
S. Miguel	Antonio Alves de Carvalho	Couro em cabeça (peças) Conchas	— 38	5 874 —	5 874 38		\$695 650	\$	4 0235697	4 0235690
			25	—	25		15500	375501	\$	\$
			14	18	4	8	\$640	95320	\$	\$8320
			—	511	511		15000	\$	5115000	5115000
			32 2	—	32 2		\$840	253650	\$	253650
S. Sebastião	Manoel Gomes	Algodão (arrobas) Aguardente de cana (barrel) Açúcar (arrobas)	—	156	156		45000	\$	624500	624500
			83	45	128		15000	835000	455000	285000
			515	74	589		\$800 a \$300	732565	965200	8285850

SOMA (R\$)

4275840 64 053697

71 4835597

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BEIÉM PARA LISBOA
(1758)

Navios	Capitães	Gêneros	Cargas		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particulares	
Ga. era São José	José Ferreira de Azevedo	Couro em cabelo (peças) Carac (arrobas) Saia (arrobas) Café (arrobas) Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Urucú Seda (arrobas) Tafel Algodão Barros (?) Carac (?) Samboma Acúcar (arrobas)	— 1 207 11 — — 108 92 426 29 120 2 6 1/2 — 46 — 1 199 1 557	3 377 6 753 17 9 9 743 27 91 27 54 20 54 478 (?) 149 2 6 1/2 — 46 — 10 209 781 16 1 338 16	3 377 7 960 17 9 9 852 11 184 24 54 478 (?) 149 2 6 1/2 — 46 — 1 209 1 1 338 16	\$685 \$960 1 159\$050 \$ 27\$000 28\$400 44\$800 23\$800 \$386 164\$436 \$ 29\$000 1\$454 1\$700 2\$000 5800 \$880 1\$300	\$ 2 313\$246 1 159\$050 \$ 27\$000 28\$400 44\$800 23\$800 \$ 164\$436 \$ 29\$000 1\$454 1\$700 2\$000 5800 \$880 1\$300	2 313\$246 6 483\$060 27\$000 27\$000 78\$225 440\$850 151\$200 20\$072 \$ 120\$000 \$ 78\$200 \$ 8\$000 167\$225 800\$000 1 466\$500	2 313\$245 7 642\$110 27\$000 27\$000 2 045\$625 886\$800 151\$200 184\$508 1\$454 149\$000 1\$454 78\$200 2\$000 167\$225 1 466\$500



Navios	Capitães	Gêneros	Carrégações		Total de cargas	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos part. cu ¹	
N. S. da Naves	João da Silva	Cacau (arrobas) Cacau (arrobas) Café (arrobas) Cavo fino (arrobas)	8 059 13 1/2 5 131 28 3 685 12 2 262	9 296 13 1 478 23 659 13 157 27	23 966 13 1/2 4 344 25 2 419 27	13500 28000 28400 43500	\$ 37 352\$882 8 844\$900 10 179\$000	\$ 16 902\$046 1 582\$575 710\$297	\$ 54 254\$928 10 427\$475 10 689\$297
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Cavo grosso (arrobas) Cavo grosso (arrobas)	1 665 150	54	1 869 —	28600 28800	4 749\$000 \$	1405\$400 \$	4 899\$400 \$
S. Luí	João de Carvalho	Salsa (arrobas) Salsa (arrobas) Urucú	545 20 1/2 45 16 312	— — 346	602 4 1/2 — 1 658	33000 43800 \$300	1 855\$321 \$ 393\$600	33000 \$ 103\$800	1,888\$321 \$ 497\$400
Santo Antônio	José Gonçalves	Oreco (arrobas) Arenados (arrobas) Couro em cabelo (peças) Toros de pau Corrão Sumatra A corda em arma (arrobas) A podão (arrobas) Café (arrobas) Bal. m. ha Açúcar (arrobas)	1 164 3/4 155 5 872 83 13 54 39 328 6 227	43 1/2 — 350 31 — — 28 118 115	1 208 1/4 155 6 722 114 13 54 67 446 6 442	13700 13500 \$685 \$ \$ \$000 3\$600 \$200 \$800 e 13700	1 980\$075 232\$500 4 022\$321 37\$900 305\$00 543\$75 142\$425 65\$770 5\$780 297\$000	733\$950 \$ 239\$750 21\$000 \$ \$ 107\$025 23\$600 \$ 103\$950	2 054\$025 232\$500 4 262\$070 68\$980 305\$80 543\$75 243\$450 893\$00 537\$80 400\$950

SOMA (R\$)

70 243\$158 20 045\$393 90 288\$551

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (Reis)		Importância total (Reis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos parcu.	
São José	Gaspar dos Reis	Tabaco (ros) Açúcar (arrobas) Algodão (arrobas)	—	38	38	2\$000	\$	76\$000	76\$000
			—	8	8	1\$300	\$	10\$400	10\$400
			—	22	22	3\$600	\$	79\$200	79\$200
N. S. Madra de Deus	João de Freitas Monteiro	Cacau (arrobas) Café (arrobas) Cravo fino (arrobas)	37 130 25	9 792 8	46 923 1	2\$000	74 261\$562	19 584\$500	93 846\$062
			7 971 27	489	8 470 27	2\$400	19 132\$425	1 197\$600	20 330\$025
			1 000	53	1 053	4\$500	4 500\$000	238\$500	4 738\$500
N. S. das Neves	João da Silva	Cravo grosso (arrobas) Salta (arrobas)	386	—	386	2\$800	1 080\$800	\$	1 080\$800
			1 739 24	75	1 814 24	4\$800	81 350\$800	360\$000	8 710\$800
			2 396	67	2 463	\$365	874\$540	24\$455	898\$995
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Óleo (barra) Atacados (peças)	705	40	745	1\$700	1 198\$500	68\$000	1 266\$500
			4 694	700	5 394	1\$304	6 120\$976	912\$800	7 033\$776
S. Sebastião	José da Silva Costa	Corros (peças) Madeiras (peças)	1 640	1 000	2 640	\$710	1 64\$400	710\$000	1 874\$400
			40 paus	—	40	\$	254\$830	\$	254\$830
S O M A (Réis)							116 938\$833	23 261\$455	140 200\$288

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações			Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Das lavadeiras	Total da carga		Da Comp.	Das particul.	
São José	Gaspar dos Reis	Açúcar (arrobas) Cacau (arrobas) Café (arrobas)	— 24.894 5 772	96 11 164 147	96 36 059 5 919	1\$300 2\$000 2\$400	\$ 49 769\$562 13 853\$100	124\$000 22 328\$438 353\$925	124\$800 72 118\$000 14 207\$025
São Pedro	José de Oliveira Buão	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas)	1 175 4 277	25 24	— 9	4\$500 4 284	5 291\$015 11 977\$700	\$ 25\$200	5 243\$384 12 002\$980
N S da Esperança	José dos Santos	Salsa (arrobas) Urucu (arrobas) Óleo (arrobas)	2 302 926 1 393	16 1/2 1/2	116 160 25	3\$000 \$400 1\$700	6 907\$500 370\$600 2 368\$950	348\$000 64\$000 43\$350	7 255\$500 434\$600 2 412\$300
N. S. das Neves	João da Silva	Alendados (peças) Sola (peças)	4 021 1 096 meyo	6 906 250	10 927 1 346	1\$304 \$764	5 291\$015 837\$344	9 005\$424 191\$000	15 277\$152 \$
Santa Anna e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Courras em cabeco (peças) Paus	71 34	1 440	1 511 34	\$565 \$	40\$15 223\$560	81\$3600 \$	83\$3715 \$
N. S. da Ataleia	Agostinho dos Santos	Toros Achas de lenha	333 13 165	333 —	333 13 165	\$ \$	46\$5600 74\$675	\$ \$	344\$835 \$
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Surume A godão em rama (arrobas) Algodão em fio (arrobas) Caculho	173 10 17 23	— 65 11	173 76 21	1\$200 3\$600 2\$240	207\$750 39\$375 113\$000	\$ 235\$237 \$	207\$750 274\$612 113\$000
SOMA (Réis)							97 419\$790	33 573\$974	130 993\$764

Navios	Capitães	Generos	Carga			Preços	Valor dos generos (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp	Dos lavradores	Toda da carga		Da Comp.	Dos particul.	
N. S. da Conceição	Joatun José das Mercês	Cacau (arobas) Cacau (arobas)	8 386 6 35 693 24	— 6 281 12	50 397 10 —	2\$000 2\$500	106 006\$750 \$	\$ 15 703\$437	\$ 121.710\$187
Santo Anônio	José Gonçalves	Café (arobas)	3 738 16	94 30	3 833 4	2\$400	8.972\$400	227\$850	9 200\$250
N. S. da Esperança	José dos Santos	Cravo (arobas)	462 14	—	462 14	4\$500	2 080\$968	\$	2.080\$968
N. S. Madre de Deus	Francisco Serra	Cravo grosso (arobas)	1 072 8	—	1 072 8	2\$800	3 002\$300	\$	3.002\$300
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Salsa (arobas) Urucú	737 8 1 510	— 128	737 8 1 638	3\$000 \$400	2 211\$750 604\$000	\$ 51\$200	2 211\$750 655\$200
Santa Ana e Francisco Xavier	Valério Gomes	Óleo (arobas)	1 987	—	1 987	1\$700	3 377\$900	\$	3 377\$900
S. João Batista	José de Oliveira Bução	Almendras (peças) Couro em cabelo Peças	3 974 3 288	— 100	3 974 3.388	\$86 \$565	3 421\$64 1 857\$720	\$ 56\$500	3.421\$614 1 9 562\$20
São José	Filipe de Figueiredo Gouveia	Paus Tebacos Planchas Acharas de farinha	95 11 8 3 500	— — — —	95 111 8 3 500	\$ \$ \$ \$005	258\$700 41\$000 16\$000 7\$500	\$ \$ \$ \$	\$ 333\$200 \$ \$

SOMA (Réis)

3.866\$602

16 038\$987

147.907\$589

Navos	Cap'tes	Gêneros	Cargacões		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (R\$)		Importância total (R\$)
			Da Comp	Dos lavradores			Da Comp	Dos particu.	
N. S. da Conceição	Joaquim José das Mercês	Cacau (arrobas) Cacau (arrobas)	8 386 6 35 693 24	— 6 261 12	50 39' 10 —	2\$000 2\$500	106 006\$750 \$ 15 703\$437	\$ 227\$850	\$ 121.710\$'87
Santo Antônio	José Gonçalves	Café (arrobas)	3 738 16	94 30	3 833 14	2\$400	8.972\$400	9 200\$250	
N. S. da Esperança	José dos Santos	Cravo (arrobas)	462 14	—	462 14	4\$500	2 080\$968	\$ 2.080\$968	
N. S. Madra do Deus	Francisco Serra	Cravo grosso (arrobas)	* 072 8	—	1 072 8	2\$800	3 002\$300	\$ 3.002\$300	
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Sala (arrobas) Urucú	737 8 * 5'0	— 128	737 8 * 638	3\$000 \$400	2.217\$750 604\$000	\$ 51\$200	2 217\$750 655\$200
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Óleo (arris)	1 987	—	1 987	* \$700	3.377\$900	\$ 3 377\$900	
S. João Batista	José da Oliveira Buícho	Atanados, peças, Couras em cabelo (peças)	3 974 3 288	— 100	3 974 3 388	\$86' \$565	3 427\$614 * 857\$720	\$ 56\$500	3.421\$614 1 915\$220
Sao José	Filipe da Figueiredo Gouveia	Paus Taboas e vigas Actas de enha	95 111 8 3 500	— — — —	95 111 8 3 500	\$ \$ \$ \$005	298\$700 41\$000 * 65\$000 17\$500	\$ \$ \$ \$	\$ 333\$200 \$ \$

SOMA (R\$)

* 3 867\$602

* 6 038\$987

147 907\$589

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1763)

Nav os	Cap'tães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)		
			Da Comp.	Das lavadeiras			Da Comp.	Das particul.			
S. Francisco Xavier	Francisco Joao	Cacau (ar.) Cacau (ar.) Cacau (ar.)	5.135 5.146 20.573	1 11 1	2.653 — —	33.517 — —	15	25500 15400 15500	\$ 51.931\$274 \$	\$ 6.632\$656 \$	\$ 58.563\$930 \$
N. S. das Necessidades	José dos Santos	Café (ar.) Cravo fino (arrobas)	2.605 439	13 11	34 —	13 —	26	2\$400 45500	6.252\$975 977\$046	82\$575 \$	6.335\$500 1.977\$046
N. S. Madre de Deus	Manoel Trassatos	Cravo grosso (arrobas) Salta (ar.)	793 774	22	— —	— —	—	2\$800 35000	2.222\$325 2.322\$000	\$ \$	2.222\$325 2.322\$000
São Luis	Manoel Gonçalves Sa gado	Urucú	2.489	—	—	—	—	\$400	995\$600	\$	995\$600
S. João Baptista	José de Oliveira Bulhão	Óleo (baris) Aterados (peças)	1.210 341	— —	— —	— —	—	1\$700 15000	2.057\$000 341\$000	\$ \$	2.057\$000 341\$000
S. Sebastião	Luiz Ferreira Braga	Couroa em cabeça (peças) Tabaco Algodão em fio (arrobas)	2.562 56	— —	2.166 —	4.728 —	—	\$557 \$	1.427\$034 18.666\$000	1.206\$462 \$	2.633\$496 18.666\$000
S O M A (R é s) . . .							69.533\$920	7.921\$693	77.475\$613		

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1764)

Navos	Capitães	Gêneros	Cargas		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp	Dos lavradores			Da Comp	Dos particu	
Santo Antônio	Miguel Pereira José dos Santos	Algodão em bruto (ar)	—	32 14	32 14	\$3600	\$	1'68775	1'68775
São Pedro		Cacau (ar)	31 461 22	1 220 15	32 682 15	\$5500	47 1925531	1 830\$703	49 023\$231
N. S. das Neves	Agostinho dos Santos	Café (ar) Cravo fino (arobas)	4.224 23 880 16	67 31 3	4 292 22 911 16	2\$400 4\$500	10 159\$325 3 962\$250	163\$125 139\$500	10 302\$450 4 01\$750
N. S. Madre de Deus São João Batista	Mameel Travassos José de Oliveira Bução	Cravo grosso (arobas) Salta (ar)	3 926 8 1 350 14	— —	3 926 8 1 350 14	2\$400 3\$000	9 423\$000 4 051\$500	\$ \$	9 423\$000 4 051\$500
São Lázaro	Gaspar dos Reis	Óleo (barils) Urucú	1.922 2 888	— —	1 922 2 888	1\$700 \$400	3 267\$400 1 55\$200	\$ \$	3 267\$400 1.155\$200
N. S. da Conceição	José Gomes Ribeiro	Arenados (peças) Couros em cabalo (peças) Paus	307 1 644 —	5 010 7 828 —	5 317 9 472 —	1\$000 \$525	307\$000 863\$00 1 275\$920	5 010\$000 4 10\$780 \$	5 317\$000 4.972\$800 1.275\$920

S.O. A. (Réis)

81 637\$226

11 369\$803

93 007\$029

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1765)

Navios	Capitães	Gêneros	Cargações			Preços	Valor dos gêneros (réis)			Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavadores	Da carga		Da Comp.	Dos portuários		
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Arrozados (docas) Cebola (ar)	— 28 604	940 3 007	940 4 31 6 11	1500 1500	\$ 42 906\$42	940\$000 4 516\$688	940\$000 47.417\$109	
São Pedro Gonçalves	Bernardo Franco	Café (ar) Cravo fino (arobas)	6 129 14 746 6	141 13 27	6 270 27 773 6	25400 45500	14 710 650 3 357\$843	339\$775 121\$500	15.050\$025 3.479\$343	
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Cravo grosso (arobas) Cebola (ar)	3 259 8 923 12	— —	3 274 8 923 12	25800 35000	9 125\$900 2 770\$ 25	\$ \$	9 125\$900 2 770\$ 25	
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Vaello Gomes	Cravo grosso (arobas) Cebola (ar)	3 723 22 97 —	— —	3 723 22 97 —	5400 15700	1 489\$700 3 773\$ 50	\$ \$	1 489\$200 3.773\$ 50	
N. S. Madre de Deus	Miguel Travassos	Couros em cabedelos Arrozados (ar) Cravo fino (arobas) Cebola (ar) Paus Achas de canha	678 25 18 15 dias 511 — 3.000	8 745 10 19 — — —	9 423 127 5 15 dias 511 — 3.000	\$386 35600 45200 \$ \$ \$005	261\$708 92\$025 605 200 2 489\$ 80 150000	3 375\$570 365\$737 \$ \$ \$	3.637\$278 457\$762 \$ 2 564\$580 \$	
			8.051\$602	9 652\$870	90.704\$472					

5041A (Réis)

81.051\$602

9 652\$870

90.704\$472

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1766)

Nav'as	Capitães	Gêneros	Cargações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particu.	
N S das Mercês	Agostinho dos Santos	Amanados (peças) Cacha (ar) Café (ar.)	— 29 167 30 4 776 17	1 547 2 776 28 327 24	1 547 3 944 26 5 04 9	18000 5500 25400	\$ 43 754 76 4635675	1 547\$000 4. 6533 2 786\$600	1.547\$000 47 9 732 8 12.250\$275
Santa Ana e S Francisco Xavier	Valério Gomes	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas) Sassa (ar.)	1 085 10 3 050 1 090	246 29 1/2 — 113	1 332 7 3 050 1 203	45500 25800 35000	4 883\$906 8 540\$000 3 270\$000	1 111\$148 \$ 339\$000	5.995\$054 8.540\$000 3.609\$000
N S Madre da Deus	Varoel Trevasse	Urucu Óleo (barris) Couroa em cabreço Peas	1 750 1 540 154 151	250 — 9 526 32	3 008 1 540 9 680 183	\$400 \$700 \$476 \$	1 103\$200 2 618\$000 73\$304 844\$360	100\$000 \$ 4 534\$776 64\$000	1.203\$200 2.6 8\$000 4.607\$680 908\$360
SOWA (R\$)						76 548\$35	12 647\$476	89.195\$787	

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELEM PARA LISBOA — (1767)

Navos	Capitães	Gêneros	Carregações			Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp	Dos lavradores	Tota da carga		Da Comp.	Dos portos	
São Pedro Gonçalves	Miguel Pereira de Costa	Amanados (peças) Couras (peças)	—	524	524	15000	\$	524\$000	524\$000
			—	9.942	9.942	\$476	\$	4.732\$392	4.732\$392
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva	Cacau (ar) Café (ar) Café (ar)	27 8'2 18 589 30 5.440 3 1/2	1.395 392 —	29.907 6.422 27 1/2 —	1\$530 2\$720 2\$400	41.718\$747 14.356\$224 \$	2.092\$500 862\$400 \$	43.811\$243 15.2.8\$634 \$
N. S. das Neves	Agostinho dos Santos	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas)	886 2.5'5	169 —	1.055 2.515	4\$500 2\$800	3.987\$000 7.042\$000	762\$750 \$	4.749\$750 7.042\$000
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Salta (ar) Urucú	1.480 4.800	647 —	2.127 9.177 1/2	3\$000 \$300	4.440\$000 3.201\$000	1.941\$000 \$	6.381\$000 3.201\$000
N. S. Madre de Deus	Manoel Travassos	Urucú (peças) Presilhas	4.377 2.255	— 27	— 2.282	\$400 1\$700	\$ 3.033\$500	\$ 45\$900	\$ 3.879\$400
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Pau de roxo Taboado Pau Algodão em rama (ar)	19 17 2/3 d 81	24 — 8	43 111 17 2 3 d 89	1\$200 \$ 4\$000 \$	22\$800 16.5.700 70\$666 372\$750	\$ 28\$800 \$ \$ \$	\$ 65\$5746 \$ \$ \$

SOMA (Réis) .

79.257\$001

11.449\$715

90.706\$716

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELEM PARA LISBOA — (1768)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)	
			Da Comp.	Dos lavadores			Da Comp.	Dos parcu		
S. Pedro Gonçalves	grãdio Luis da Silva	Açucar (ar.) Carau (ar.) Café (ar.)	— 40 886 3 944	3 6 108	88 98 4 052	8974 3 16	25000 \$500 25400	\$ 61 329\$ 40 5 466\$ 800	176\$000 132\$000 259\$200	176\$000 61 46 \$ 40 9 726\$000
S. Francisco Xavier	Mannel da Silva	Cravo fino (ar.) Cravo (ar.)	113 8 12	20	— 1 154	2	3\$000 3\$500	\$ 5 012\$ 593	\$ 1\$87	\$ 5 012\$ 468
N. S. de O vera	Arândio Jose da Carvalho	Cravo fino Cravo grosso	1 032 1 735	2 13	— 735	12	4\$500 2\$800	\$ 4 859\$ 37	\$ \$	\$ 4 859\$ 37
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Sassa (ar.) Ucu	1 538 7 440	—	1 538 7 440	3\$000 \$300	4 6 4\$000 2 22\$5000	\$ \$	\$ \$	4 614\$000 2 232\$000
Santa Anna e Francisco Xavier	Vaêro Gomes	Óleo (barril) Pau roxo	705 99	705 99	705 99	1\$700 1\$000	2 898\$ 500 99\$000	\$ \$	\$ \$	2 898\$ 500 \$
N. S. do Cabo	Mancel da Costa	Algodão em barra (ar.)	382 13	—	23 23 d 382	382	\$ \$	1 047\$ 7 650\$ 560	\$ \$	854\$ 292 \$
SOMA (Réis)							91.318\$ 587	569\$ 075	91 817\$ 662	

VOLUME E VALOR DOS GENEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1769)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Pais da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importação total (réis)
			Da Comp	Dos lavradores			Da Comp	Dos particu	
S. Pedro Gonçalves	Ignácio Luís da Silva	Couro em cabido	—	062	262	\$600	\$	6375200	6375200
		Indeças	53	24	963	4500	1 430560	75000	1.4455625
		Café (ar)	180	9	89	25400	4325000	215600	4535600
		Cravo fino	—	—	—	—	—	—	—
		Cravos grossos	7 18 12	12	7 30	45500	345101	15688	355782
		Arroz (ar.)	32 13 12	8	32 11	25800	3705737	\$	3705737
		Seda (ar.)	8 14	8	16 14	35000	255312	245000	495312
		Urucú	20	—	1 420	\$700	4265000	\$	4265000
		Óleo (barilla)	55	—	55	15700	935500	\$	935500
		Pau roxo	7 10 00	—	71	\$	665920	\$	\$
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva	Paus	90	—	90	\$	1685200	\$	2555370
		Arches de enha	2 035	—	2 035	\$010	205250	\$	\$
		Algodão (arobas)	2 22	—	2 22	45000	505750	\$	505750
		Algodão (arobas)	—	20	120	25000	\$	2405000	2405000
		Algodão (arobas)	—	14	14	25000	\$	145625	145625
		SOMA (Réis)					3 1185395	9545713	4 0725508

Nav os	Cop ias	Gêneros	C ar g a c e s		P re ç o s	V a l o r d o s g ê n e r o s		I m p o r t â n c i a t o t a l (R \$)
			De Comp	Dos lavadores		Da Comp	Dos portu	
N. S. da Mercês	Agostinho dos Santos	A. Godão em "arra (ar) Alacados (peças)	—	50	583	\$	200\$00	200\$000
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Couro em cabelo peças	—	5 577	\$600	\$	3.346\$200	3.346\$200
N S do Cabo	Manoel da Cunha	Cacau (ar) Café (ar)	47 677 23	3 57 18	\$500	71 5 65578	5 357\$343	76 87\$921
S. Francisco Xavier	Manoel Tomé	Cravo fino (arrobas) Cravo grosso (arrobas)	1 983 6 1/2	105 7	\$400	4 75\$687	2.652\$525	7.4 28212
S. Pedro Gonçalves	Ignácio Luís da Silva	Cravo grosso (arrobas)	94 26	43 20	\$500	4 238\$ 56	646\$312	4.884\$468
N. S. Madre de Deus	Manoel Traassos	Cravo grosso (arrobas) Salte (ar)	636	28	\$800	8 75\$5425	358\$400	9.11\$825
Santo Antonio	Domingos Antonio Chaves	Urucu Óleo (barrs) Sebo (barrs)	2 157 21	—	\$2400	\$	\$	\$
S. Sebastião	Leonardo José da Silva	Pranchas Pacs Achas de lenha	72 21	66 18	\$1\$600 35000	\$ 5 448\$003	499\$687	5.947\$567
			12 970	—	\$300	3 89\$000	\$	3.891\$000
			330	—	\$5000	220\$000	\$	330\$000
			171	6	\$640	109\$760	\$	109\$760
			34	—	\$	1 99\$600	\$	\$
			573	—	\$	1 686\$410	7\$000	1 977\$0 0
			700	350	\$020	4\$000	\$	\$

S O M A (R é s)

101 0'886'6

13 650\$467

114.669\$083

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELEM PARA LISBOA — (1771)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos investidores			Da Comp.	Dos particu.	
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Goma copa Alamedas (peças)	—	400	400	1\$000	\$	400\$000	400\$000
			—	1 068	1,068	1\$000	\$	1 068\$000	1 068\$000
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Couroa em cabeça (peças)	33 446	2	3 461	\$600	\$	2 068\$600	2 068\$600
					5 097	1\$500	50,169\$093	7,645\$828	57 814\$92
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Café (ar.) Cravo fino (arrobas)	4 924	30	2 468	2\$400	11,819\$850	5,925\$875	17,745\$725
			2 062	2 ¼	446	4\$500	9 282\$761	2,008\$406	11,291\$167
S. Pedro Gonçalves	Ignácio Lúia da Silva	Cravo grosso (arrobas)	732	28	212	2\$400	1 758\$903	508\$800	2,267\$700
			1 462	30 ½	352	3\$000	4 388\$859	1,056\$000	5,444\$859
S. Pedro	Manoel do Cabo	Urucú	58	—	3 814	\$240	673\$845	915\$360	1,589\$205
			2 199	¾	—	\$300	\$	\$	\$
Santo Antônio	Dom ngos Antonio Civeas	Puxeri Açúcar (ar.)	204	—	287	\$140	44\$960	\$140	45\$100
			82	—	—	\$200	\$	\$	\$
			—	60	60	2\$000	\$	120\$000	120\$000
S. Paulo	José Manuel Teóssos	Aguardente (boia)	867 ½	20	887 ½	1\$000	867\$500	20\$000	887\$500
			443 toros	—	443	\$	399\$800	\$	\$
			573	385	958	\$	411\$420	269\$500	\$
			267	53	320	\$	959\$020	106\$000	2,225\$740
			2 050	1 950	4 000	320	41\$000	39\$000	\$
			—	38	38	450	\$	17\$100	17\$100
			7 9 ¼	123	130 25 ¼	4\$000	29\$156	409\$000	523\$156

SOMA (Réis)

80 846\$164

22,680\$609

103,526\$773

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELEM PARA LISBOA — (1772)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações			Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores	Tota da carga		Da Comp.	Dos particu.	
S. Francisco Xavier	Marcel da Silva Tomaz	Couro em ca e o (rebas). Alcabalas		456 3 30	456 3 30	\$525 \$ 1000	\$ \$	229\$400 3 301000	229\$400 3 301000
N. S. das Mercês	Antônio José Monteiro	Arroz (ar)	51 757 3 206	2 405 1 608	4 762 4 815	1\$530 2\$400	77 635\$921 7 696\$275	3 907\$400 3 860\$810	81 543\$421 11 557\$725
Santos Anna e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Cravo fino (rebas)	70 6	451 2	—	4\$500	5 265\$473	2 029\$782	13 74\$075
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Cravo fino (arrobas)	1 344 5	2 965 23	2 965 23	4\$800	6 43\$840	\$	\$
		Cravo grosso (arrobas)	387 16	1 387 16	1 387 16	2\$400	3 330\$000	\$	3 330\$000
N. S. de Oliveira	Manoel L. do Cabo	Urucu Açucar (ar)	23 —	598 82	621 16	\$300 2\$000	65\$900 \$	179\$400 16\$500	186\$300 16\$500
S. Paulo	Guilherme Gonçalves	Puxor	987	6	986	\$200	98\$000	1\$200	197\$200
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Corno capel Aguardente (barril)	54 22 1/2 —	—	54 22 7/8	\$	803\$950	\$	803\$950
Santa Anna e S. Francisco Xavier	Thomaz do Fático	Algodão (rebas) (barril)	40 55 87 21	40 55 87 21	40 55 87 21	4\$000 5\$000 3\$20 \$	\$ 55\$000 27\$840 82\$900	160\$000 \$ 4\$000 \$	160\$000 55\$000 2 38\$240 \$

SOMA (Réis) .

06 646\$329

14 1\$28\$532

120 798\$866

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações			Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância lva. (réis)	
			Da Comp	Dos lavadores	Trabalho da carga		Da Comp.	Dos part. cu		
N. S. da G'ra	Joaquim das Mercês Francisco	Carau (ar)	55 522 22	3 762	4	58 784 26	15500	83 2845031	4 8935187	88 1775818
N. S. da Conceição	Duarte Serre	Café (ar)	559 10	2,714 14	4 273 24	25400	3 7425350	6 5145550	10 2575000	
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Cravo fino (ar e as)	1734 9	154 B	1 893 17	45500	7 8045265	7165625	8 5205890	
N. S. das Merces	Antonio José Almeida	Cravo grosso (ar e as)	505 312	116 1/2	623 14	25400	1 213507	2855238	1 4965250	
N. S. da Cruza	Manoel do Cabo	Salva (ar)	373	665 7 1/2	2 038 1/2	45800	6 5905400	3 1935125	9,7835575	
N. S. da Conceição	Francisco do Carvalho	Puxer	220	50	2 270	25000	4445000	105070	4545000	
S. Sabão	Gerônimo Araújo	Urucú	30	744	774	3300	95000	2235200	2325200	
S. Pedro	Antonio Ferreira	Araújo	-	535 27	935 27	34500	\$	425572	425529	
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Madreva	80	840	920	\$525	425000	4415700	4835060	
S. A. de F. e. S. C.	Antonio Ferreira	Araújo	51	24	75	\$	2955740	965000	395740	
			-	43	43	25000	\$	865000	865000	
			864 1/2	5	869 1/2	15000	8645500	55000	8695500	
SOMA (Réis)							104 2895278	16 8835154	121 1725452	

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELEM PARA LISBOA — (1774)

Nav os	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp	Dos lavradores			Da Comp	Dos particu.	
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Açor (ar.)	4 053 19	3 110 6	7 163	\$450	1 824\$117	1 399\$584	3 223\$70
		Cacau (ar.)	3 992 13 1/4	120	4 112 3	\$507	5 988\$	1 805\$05	6 168\$152
N. S. das Mercês	Joachim das Mercês	Café (ar.)	46 20 58	94 14	141 2 5/8	2\$400	111\$946	226\$600	338\$596
		Cravo fino (arrobas)	550	2 10	552	4\$500	2 475\$000	10\$406	2 485\$406
S. Pedro	Aurélio Fô êncio	Cravo grosso (arrobas)	220	—	220	2\$400	528\$000	\$	528\$000
		Salsa (ar.)	23	—	23	4\$800	120\$000	\$	120\$000
N. S. das Mercês	Antônio José Monteiro	Algodão (arrobas)	—	60	60	4\$000	\$	240\$000	240\$000
		Puxati	—	14	14	\$200	\$	2\$000	2\$800
N. S. das Mercês	Antônio José Monteiro	Aguardente (barria)	55	—	55	1\$000	55\$000	\$	55\$000
		Açúcar (peça)	—	2 161	2 161	1\$000	\$	606\$900	2\$161
N. S. das Mercês	Antônio José Monteiro	Couro (peças)	—	56	1 56	\$525	\$	2\$161	606\$900
		SOMA (Réis)							11.102\$215	4 827$340	15.929$555

Navios	Capitães	Gêneros	Carga		Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores		Da Comp.	Dos particular.	
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Falcão	Aroz (ar.) An (ar.)	19 096 26 18 1/2	318 2	19 414 28 18 1/2	\$450 8 5935565 185500	1435128 \$	8 736693 185500
N. S. da Esperança e Santa Paula	Dionísio Cunha da Fonseca	Algodão (arroz) Aguardente (barrs)	— 479 9 1/2	2 125 —	2 125 479 9 1/2	\$45000 15000 4815375	\$ 8.500\$000 \$	8 500\$000 4815375
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva Tomás	Atenidos (pocos)	—	1 150	1 150	15000 \$	1.150\$000	1 150\$000
S. João e Santo Antônio e Amos	Manoel José de Freitas	Cacau (ar.) Café ar.)	72 605 2 903 20	302 13 1 564 24	72 608 4 468 12	\$500 15500 25400 107 9085390 6 9585700	4535610 3 7555400	109 362\$000 10 724\$00
N. S. da Conceição e S. José	José Antônio Lisboa	Cravo fino (arroz)	4 107 16	1	4 102 16	45500 18 4565750	45500	18 4612250
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Cavo grosso (arroz) Couro em cabos	930 10	—	930 10	25400 2 2325750	\$ 2 2325750	2 2325750
N. S. de Oliveira	Manoel Luís do Cabo Domingos	Cor suetas	—	3 500 233	3 500 233	\$525 \$ 1.863\$750 1265466	1.863\$750 1265466	1.863\$750 1265466
S. Paulo	Chaves	Urucú	22 512	29 18	51 21 1/2	\$240 1705280	2275040	397\$320
N. S. de Belém	Sebastião Alberto	Puxem Saia	123 9 1 146 26	2 —	125 9 1 146 26	\$200 45800 739\$000 5 504500	425800 \$	805\$00 5 509\$500

SOMA (Réis) 152.128\$810 16.236\$694 168.365\$504

Navios	Capitães	Gêneros	Carga		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			De Comp	Dos Importadores			De Comp.	Dos parcul	
S Francisco de Paula	Joaquim Ribeiro Duarte	Arroz (ar) Algodão em rama (ar)	16 950	8	3 586	5	20 536	13	4 580
Santa Ana	Bernardo Franco	A godão em fio (ar) Amil (ar) Amil (ar)	—	879	10	879	10	4 580	9 241\$382
S. Francisco Xavier	Ag. ardente ibarr. s. Atorados Bullito	—	—	—	—	—	—	—	4 224\$700
Santa Ana	José de Oliveira Bullito	Ag. ardente ibarr. s. Atorados Bullito	1 987 8 1/2	—	1 987 8 1/2	1 987 8 1/2	3 120\$701	—	3 120\$701
S. Joaquim	Verissimo Duarte Rose	Arroz (ar) Cacau (ar)	600	400	1 000	1 000	86 660\$531	4 500	10\$000
Delfim	Lourenço Gomes dos Santos	Café (ar) Cravo fino (arobas)	57 773	22	683	15	58 407	5	950\$203
S. Francisco Xavier	Mance da Silva Tonha	Cravo fino (arobas) Cravo grosso (arobas)	4 058	12	1 733	24	5 792	4	13.90\$000
S. Francisco Xavier	Mance da Silva Tonha	Cravo fino (arobas) Cravo grosso (arobas)	730	849	2	1 433	27	15\$890	6 087\$276
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Covoa em cabalo (pezas)	—	4 320	4 320	—	—	—	—
N S de Belém	Manoel da Cunha Verissimo	Pauz Consueiras	372	—	372	—	—	—	—
N S de Conceição	Urucú	Urucú	59	806	865	75 24 3/4	101\$540	835\$600	937\$140
S. Francisco Xavier	Francisco Jacques Caldeira	Urucú Puxerf Sa na Selma	4 559 1 73 4 1/2 950	65 2 — 646	9 559 3 309 30 1/2 26	— 4 —	— 3 578\$000 13 923\$075	— \$400 \$200 4\$800 6\$000	— \$400 \$400 17.803\$950 \$

SOMA (Réis)

134 055\$300

22. 189\$038

156. 244\$335

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Toa da caça	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância nova (réis)
			Da Comp	Das lavadeiras			Da Comp	Das particu	
Grão Pará	Mandel Tomás da Silva	Anil (ar) Anil (ar)	59 1/4 1	—	—	\$1200 \$800	\$ 83\$525	\$ \$	\$ 83\$525
Santa Ana e S. Domingos	José das Neves Leão	Anil (ar) Cerejeira (?)	20 1/4 3	—	2 e 19 1/2	\$500 \$500	\$ \$	\$ \$	\$ \$
N. S. da Conceição	José Antônio Lobos	Arroz (ar) Agodão em rama (ar) Agodão em fio (ar)	34 909 369 26	5 428 24 1 669 17	40 338 9 2 053 27	\$450 \$8800	15 709\$252 1 775\$ 00	2 442\$937 8 106\$550	18.152\$226 9 881\$656
N. S. de Nazareth	Antônio Florentino	—	—	4 16	0	\$200	\$	\$	\$
S. Pedro Correias	João do Ferreiro Santo	Açúcar (ar)	—	9	0	25000	\$	185000	185000
N. S. de Belém	Agostinho Munoz da Cunha	Agardente libre Almendros Ipêcaç	675 10 —	106	675 10 106	15570 \$5000	2 631\$058 \$	\$ 1 006\$000	2 631\$058 1 006\$000
Santa Ana e Joaquina	José de Cunha Pilhaço	Cacau (ar) Café (ar) Cravo grosso arrocás	66 866 9 2 667 3 106 8	2 140 25 675	69 007 3 512 3 106 8	\$500 25400 25400	00 229\$42 6 883\$ 5 235\$000	3 21\$078 627\$000 \$	103 510\$597 8 503\$ 25 235\$000
			1 863	5 87	7 724	\$640	1 192\$370	3 757\$440	4 949\$760
			4 26 1/2	06 19	11 2 1/2	\$400	\$	360\$690	360\$690
			70	849 10	70	45000	22\$507	\$	280\$000
			2 70 20 1/2	6 5	3 0 9 30 1/2	65000	13 07\$6847	5 095\$975	18 1957 9
			69	6 5	684	15800	124\$200	1 07\$000	1 231\$200

SOMA (Réis)

142 318\$281

22 89\$970

170 508\$251

Os algarismos da produção exportável são persuasivos. As cifras são realmente comprovativas das novas condições económicas da Amazônia. A agricultura comercial, revivificada pelos novos mercados, produzindo em quantidade e em diversidade, transformou-se no alicerce económico de uma profunda renovação social.

A evolução que os dados indicam é deveras impressionante e digna de comentários sob numerosos aspectos. Sem o conhecimento pormenorizado da realidade estatística seria, realmente, impossível tirar conclusões baseadas em fatos e não em mero pressuposto. O hipotético em História esvaece-se diante da veracidade do processo de desenvolvimento económico.

A análise do período que se estende de 1756 a 1777 demonstra aspectos grandemente positivos das sucessivas valorizações do empreendimento colonial. A expansão mercantil dos produtos tropicais da Amazônia reflete, com fidelidade, a política fomentista de longo alcance da Companhia. A produção agrícola pôde afirmar-se graças às condições favoráveis criadas pela instauração da empresa pombalina, única força capitalística capacitada para a exploração monopolizadora do espaço tropical amazónico. O cultivo do cacau, café, tabaco, algodão, arroz, feijão, milho e açúcar, especialmente dos dois primeiros gêneros, foi sobremaneira intensificado no Gumaa, Macapá, Mazagão, Cametá, Santarém, Óbidos, Barcelos, Thomar, Serpa e, bem assim, em outras vilas e lugares das capitânias do Pará e de São José do Rio Negro. Cresceu, outrossim, a atividade pecuária nos campos do Rio Branco, no Baixo Amazonas e na ilha de Marajó (4). Inegavelmente, a economia da Amazônia brasileira adquiriu um valor de troca. Sua produção exportável tornou-se artigo de mercância, definindo uma nova forma de exploração económica, caracterizada pelo trânsito atlântico de artigos tropicais mercantilizáveis

(4) Veja-se o capítulo — Conquista da terra e humanização da paisagem.

nas praças européias. Com o estabelecimento da Companhia, o Estado do Grão Pará e Maranhão internacionalizou sua economia.

A penetração da empresa colonial realizou-se, pelotanto, sistematicamente, transformando em sua investida mercantil a paisagem física, social e econômica do Estado do Grão Pará e Maranhão. O objetivo principal da Companhia na valorização econômica da terra foi o de assegurar um magnífico mercado de aprovisionamento para seu comércio atlântico à distância, objetivo este que encontrou um admirável incentivo na necessidade do mercantilismo português de criar uma região produtora de produtos tropicais grandemente desejados pela burguesia capitalista internacional.

A exportação de produtos mercantilizáveis propiciou um incremento extraordinário à Companhia. A realza concedeu, porém, aos lavradores a liberdade de poderem consignar os gêneros da produção de suas lavouras a seus correspondentes em Lisboa ou à própria Companhia, como melhor entendessem, na forma do que dispunha o parágrafo vinte e sete dos estatutos da sociedade (5). Em qualquer dos casos obrigava-se, todavia, a empresa monopolista a receber as carregações da produção local em seus navios, pagando-se-lhe, pelo transporte, os respectivos fretes e "a trazellos tão seguros e bem acondicionados como os que lhe forem próprios; e a não os vender nesta Cidade por preços menores daquelles, em que regular os seus proprios generos" (6). Esse foi um dos aspectos da política de fomento ultramarino da Coroa, destinada a animar o cometimento agrário e mercantil com a conquista e humanização do espaço tropical.

Semelhante privilégio concedido pelo soberano aos lavradores de poderem consignar sua produção exportável a seus comissários do reino gerou, no entanto, fraudulências

(5) Cf. Instituição da Companhia, parágrafo 27, pág. 11.

(6) Ibidem.

O intento da realza era bom. Os colonos é que transformaram o favor régio numa artimanha, porquanto, debaixo de seus nomes, puderam os corretores particulares fazer o comércio de gêneros em evidente prejuízo da Companhia, sem que a Junta da Administração conseguisse averiguar e atalhar o contrabando.

Diante da insidiosa negociação, a empresa endereçou uma representação a D. José I, datada de 5 de fevereiro de 1760, através da qual requeria a supressão daquele beneplácito (7). O monarca restringiu, então, a mencionada liberdade, permitindo somente aos lavradores consignarem os gêneros de suas lavouras à direção da Companhia, cessando, assim, a faculdade concedida a outras pessoas particulares. Tal foi a determinação régia datada de Salvaterra a 26 de fevereiro de 1760, recebida por Manoel Bernardo de Melo e Castro, governador e capitão-general do Estado do Grão Pará e Maranhão (8).

Uma quinzena depois, a 20 de fevereiro, a Coroa através do seu Conselho Ultramarino, ainda lembrava a Melo e Castro o exato cumprimento de suas determinações relativas aos lavradores, permitindo-lhes consignar os gêneros exportáveis unicamente à Junta da Administração da Companhia (9), evitando-se, assim, o tráfico ilícito, numa época em que os produtos tropicais oriundos da Amazônia começavam a ter grande valorização na economia mundial. O diminuendo das exportações pertencentes a particulares deve-se, portanto, à penetração monopolista da Companhia, grandemente favorecida com a determinação régia de 26 de fevereiro de 1760.

(7) A.H.M.F. — Maço n. 1, da C.G.P.M.

(8) "O que assim o fareis observar mandando afixar esta por Editais publicos nas Capitancias do Pará e Maranhão para que não possam alegar ignorância" (Ibidem).

(9) Idem, L.R.C. da C.G.P.M. n. 86.

A poderosa empresa colonial iniciou o tráfico no ano de 1756, segundo consta dos registros da Capitania do Paraguardados no Arquivo Historico Ultramarino, em Lisboa (10)

Nas carregações dos três primeiros anos predominaram as mercadorias pertencentes aos lavradores. A importancia total da exportação em 1756 foi de 88.767\$238 réis, dos quais 80.880\$312 eram provenientes das consignações dos particulares, restando para a Companhia o modesto valor de 7.886\$926 réis, como se observa no primeiro quadro estatístico. O cacau figura como o principal produto das carregações de torna-viagem dos navios da sociedade monopolista, com perto de trinta mil arrobas que, ao preço de 1\$200, atingiram um montante superior a 35 contos de réis — 35.701\$087 — sendo que 30.222\$450 pertenciam aos lavradores e somente 5.478\$637 à Companhia (11). O segundo artigo em valor comercial é a salsa com 13.834\$274, dos quais 12.116\$762 eram da conta dos particulares, seguindo-se o cravo fino e o café, respectivamente, com os totais exportáveis de 11.339\$100 e 10.772\$250 réis. Nesse ano mercantil, o movimento do porto de Belém acusou a entrada de sete navios da frota da Companhia, cujos nomes, bem como os dos seus capitães, figuram no mapa demonstrativo de 1756.

No ano seguinte (1757) o valor total das exportações caiu para 71.483\$583 réis — 64.055\$693 dos moradores e 7.427\$890 da Companhia. O número de navios saídos de Belém para Lisboa passou de sete, do ano anterior, para cinco, em 1757. A maneira do primeiro ano mercantil, sa-

(10) C. P. n. 38 (1778).

(11) Os preços apurados são anais e referem-se ao mercado paraense. Infelizmente não conseguimos dados para curvas de preços de venda nas praças européas, inclusive do reino. Os lucros amealhados pela Companhia seriam enormes. Em 1765, por exemplo, a arrôba de cacau era negociada em Lisboa a 3.560 réis, conforme extrato de uma nota de ledão, de 17 de fevereiro, segundo a qual Domingos Mendes, da Real Fábrica da Seda, adquiriu à Companhia 223 arrôbas de cacau que lhe custaram 793\$880. Nesse ano os administradores da Companhia, em Belém, embarcavam cacau a 1\$500 a arrôba (Cf. Quadro demonstrativo das carregações de 1765).

mentou-se o cacau com a importância total de 33.834\$870 réis, oriunda da carregação de 35.244 arrobas.

A quebra de valor da exportação de Belém para Lisboa acentuou-se em 1758, visto que neste ano a importância total das carregações foi de 15.114\$867 réis, dos quais 12.226\$852 eram da conta dos lavradores. O cacau, principal artigo de exportação somente alcançou 7.642\$110 réis, quantia proveniente de 7.960 arrobas negociadas a 960 réis. A queda foi, portanto, vertical. Apenas dois navios — as galeras São José e Nossa Senhora da Atalaia — movimentaram o porto de Belém nesse desfavorável ano comercial, em que o valor dos gêneros exportados pelos administradores da Companhia não chegou a três contos de réis — exatamente 2 888\$015 — expressiva mostra do encolhimento do tráfico.

Razão disso? A baixa geral dos preços dos principais produtos de exportação: cacau, café, cravo fino, cravo grosso e salsa. O rol dos preços elucida o caimento: a arroba de cacau que em 1756 custava 1\$200 passou a valer 960 réis nos dois anos seguintes; a de café desceu de 3\$000 réis para 2\$400; o cravo fino, que no primeiro ano mercantil estava a 6\$400, caiu em 1757 para 5\$200, baixando no ano subsequente a 4\$800; o cravo grosso passou, respectivamente, de 3\$000 para 2\$900 e 2\$800; a salsa cotada em 1756 em 6\$000 e 5\$500, baixou a 3\$200 em 1757 e a 3\$00 em 1758 (12).

A retração explica-se, outrossim, pela conjuntura internacional grandemente desfavorável ao incremento do tráfico atlântico. A abertura da Guerra dos Sete Anos (1756-1763) levou a Portugal malefícios que repercutiram no trânsito ultramarino. A neutralidade portuguesa no início do conflito deixou o mercantilismo numa situação de entre-dúvida, verdadeira perplexidade e titubeação no mundo dos negócios. Ademais, as rivalidades comerciais entre as grandes potências beligerantes, sobretudo França e Inglaterra,

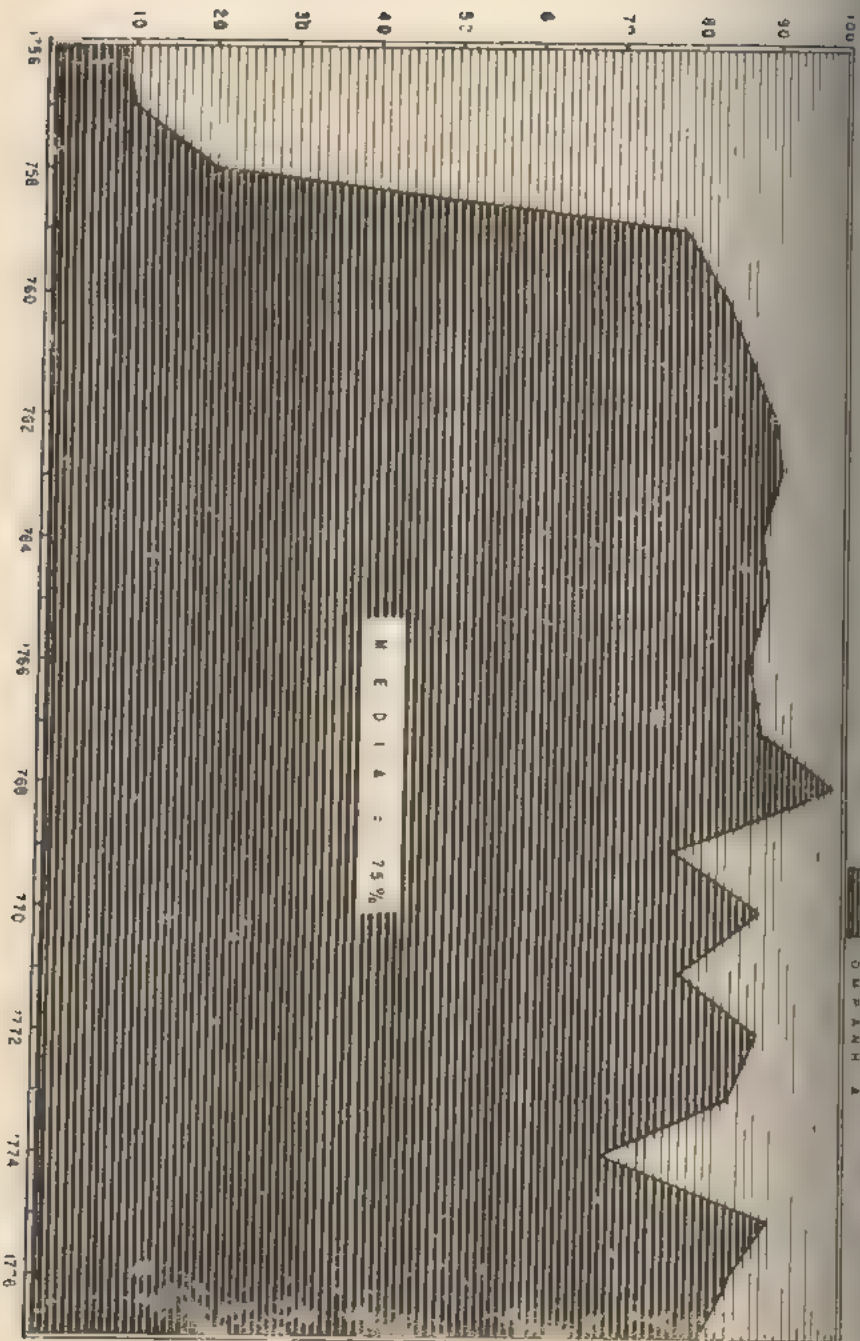
(12) Cf. Preços dos principais produtos exportados de Belém para Lisboa (1756-1777).

bem como as circunstâncias políticas da Europa, eram graves contribuintes do retraimento mercantil que explica em parte, a magreza das frotas do cacau, do café, do cravo e da salsa nos anos de 1757 e 1758.

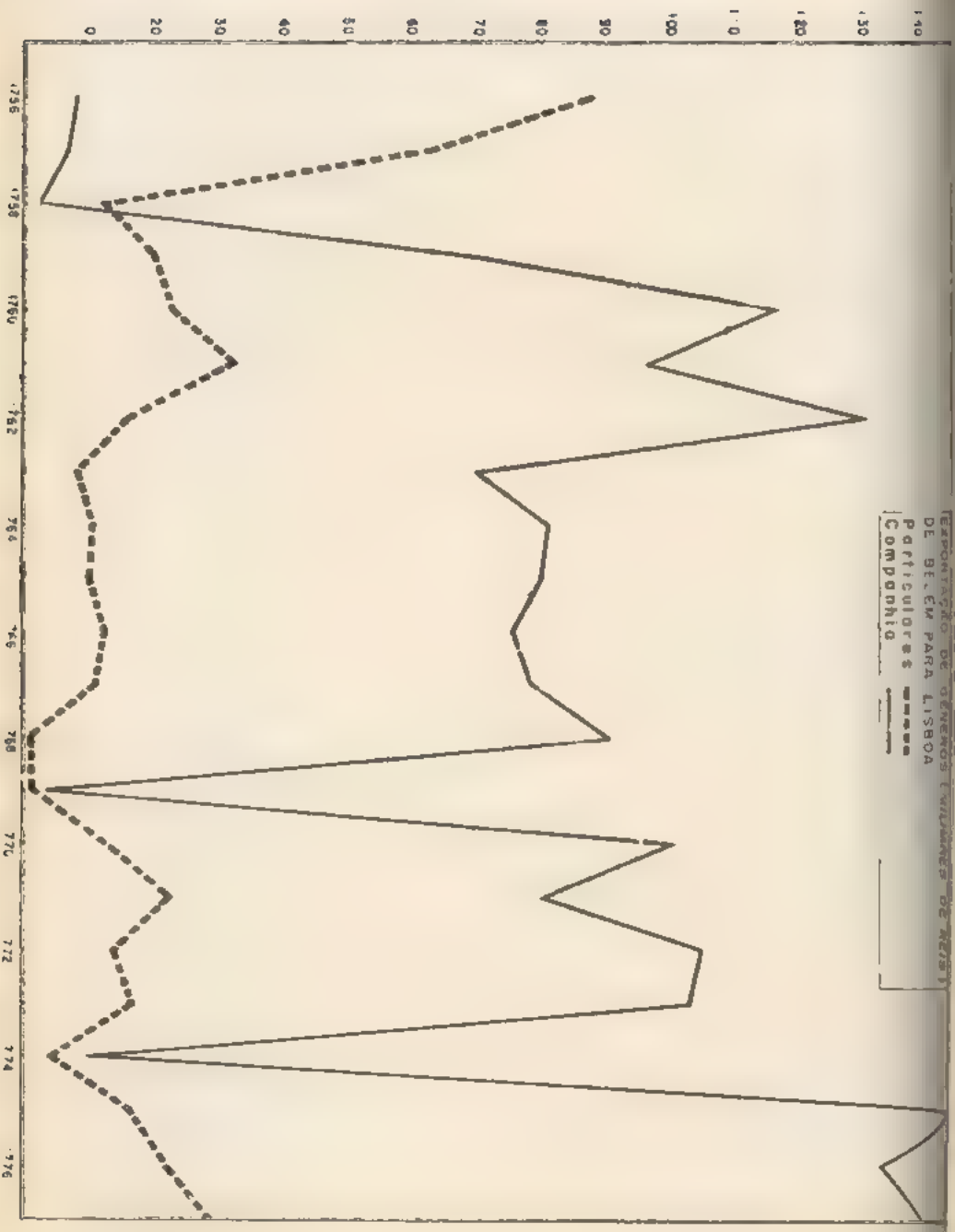
Nesses três primeiros anos — 1756 a 1758 — é realmente indiscutível o predomínio das carregações da conta dos lavradores. A partir de 1759 inverteram-se, no entanto as posições. A preeminência dos gêneros embarcados pelos administradores da Companhia monopolista é inegável. Para melhor entendimento, o gráfico seguinte da composição percentual dos valores exportados de Belém para Lisboa durante o período de 1756 a 1777, mostra que 75 % foram açambarcados pela Companhia. Sômente nos anos de 1756 a 1758 é que a primazia pertenceu aos particulares. Nesse tempo a empresa mercantil estaria, ainda, organizando sua ofensiva econômica. De 1759 em diante a sobrepujança da Companhia é, todavia, deveras irrefutável. Os desenhos que se seguem, referentes à composição percentual, são realmente elucidativos. Únicamente uma diminuta produção exportável, assim mesmo consignada à direção da Companhia a partir de 26 de fevereiro de 1760, consoante ao que dispunha a referida determinação de D. José I (13), era da conta dos lavradores.

(13) A. H. M. F. — Maço n. 1 da C. G. P. M.

ANOS	CACAU	CAFÉ	CRAVO FINO	CRAVO GROSSO	SALSA	COUROS EM CABELO	ATANADOS
1776	13200	35000	65400	31000	55500	\$685	
1757	\$960	25400	\$5200	24900	31200	\$685	15000
1758	\$960	25400	41800	23800	35000	\$685	
1759	23000	25400	43500	25600	43800	\$685	15000
1760	15500	23000	43500	25800	38000	\$710	15304
1761	23000	23400	43500	28800	38000	\$565	15304
1762	28000	25400	43500	28800	38000	\$565	\$861
1763	21500	25400	45500	28800	35000	\$557	18000
1764	15500	25400	43500	24400	38000	\$525	15000
1765	13500	23400	43500	24800	35000	\$386	15000
1766	13500	23400	43500	24800	35000	\$476	15000
1767	13500	23400	43500	28800	35000	\$476	15000
1768	13500	25400	31000	22800	38000		
1769	13500	25400	43500	28800	35000	\$600	
1770	13500	25400	43500	28800	35000	\$600	15000
1771	13500	25400	43500	24400	35000	\$600	15000
1772	13500	25400	43500	28400	43800	\$525	15000
1773	13500	25400	43500	28400	43800	\$525	
1774	13500	25400	43500	25400	43800	\$525	15000
1775	13500	25400	43500	25400	43800	\$525	15000
1776	13500	25400	43500	25400	43800	\$640	15000
1777	13500	25400	43500	25400	43800	\$640	15000

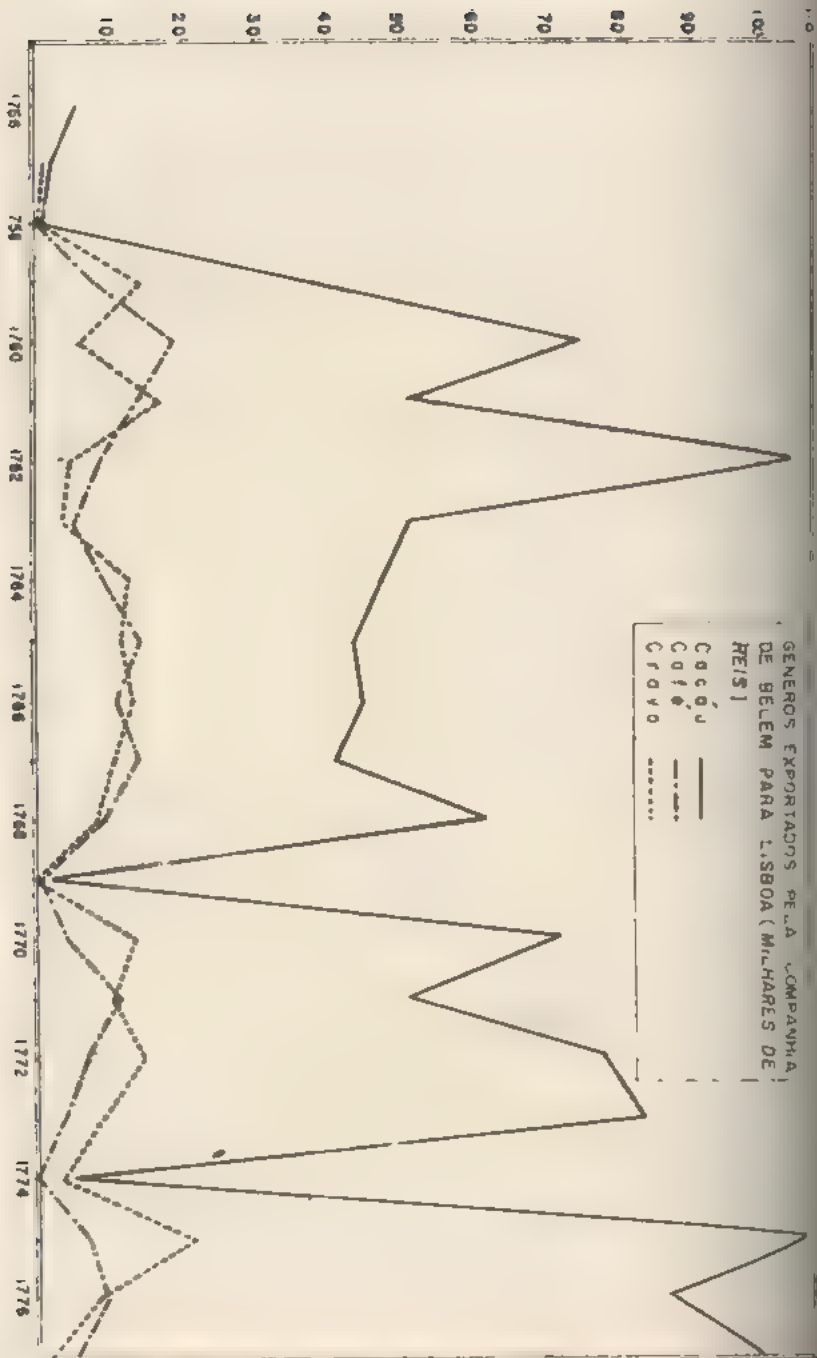


EXPOSITIVO DE GÊNEROS (WILSON OF REIS)
 DE B. EM PARA LISBOA
 Particulares
 Companhia



GENÉROS EXPORTADOS PELO COMPAHIA
DE BELEM PARA LISBOA (MILHARES DE
REIS)

Cacáu —
Café - - -
Cevado



O ano de 1759 constitui o marco cronológico da recuperação do tráfico entre Belém e Lisboa. Veja-se a representação gráfica das carregações em milhares de réis.

O valor total em 1758 havia sido de 15.114\$867 réis. No ano seguinte a exportação subiu a 90.288\$551 — 70 243\$158 da conta da Companhia e 20.045\$393 dos lavradores. Em 1760, a importância dos gêneros exportados ultrapassou a casa dos 140 contos de réis — exatamente 140 200\$288. Dêste montante, 116.938\$833 pertenciam à Companhia, restando apenas 23.261\$455 da negociação dos moradores. No ano seguinte o valor da exportação, embora ainda respeitável, desceu para 130.952\$764 — 97.419\$790 da Companhia e 33 532\$974 dos particulares. Em 1762 subiu, no entanto, a 147.907\$589, sendo que 131.868\$602 pertenciam à empresa monopolista e 16.038\$978 aos colonos.

Nessa segunda etapa do giro mercantil que se estende de 1759 a 1762 houve um crescimento na importância dos produtos exportados do porto de Belém para Lisboa. O aumento é realmente impressionante : menos de 16 contos em 1758 e cerca de 148 contos em 1762. Semelhante melhoria acha-se realçada com clareza no gráfico : o valor exportado cresceu em 1759 e 1760, declinou ligeiramente em 1761 e elevou-se em 1762 ao ponto culminante desse período.

O incremento mercantil de 1759 a 1762 deve-se, sobretudo, ao aumento dos preços do cacau, da salsa e dos atados. O café, o cravo e os couros em cabelo não oscilaram suficientemente a ponto de pesar no valor da produção exportável. O que realmente explica, na política geral dos preços a afortunada medrança no valor das carregações é a cotação do cacau. Note-se, com efeito, a progressiva melhora dos preços : em 1758 a arrôba de cacau era negociada a 960 réis. No ano seguinte custava 1\$500 e 2\$000 réis, consoante o tipo do produto. Em 1760 e 1761 o preço manteve-se nos 2\$000, subindo, porém, a 2\$500 em 1762.

Ademais, parelhamente com a elevação dos preços do cacau, houve uma melhoria nas carregações desse principal

produto de exportação. Em 1758, sòmente 7.960 arrôbas de cacau, no valor de 7.642\$110 réis, foram embarcadas nos navios da Companhia saídos nesse ano do pôrto de Belem, com destino à capital do reino. No ano immediato as carregações foram de 23.966 arrôbas que, ao preço de 1\$500 e 2\$000, alcançaram a importância de 54.254\$928. Em 1760 a exportação subiu a 46.923 arrôbas, cujo montante em dinheiro ultrapassou 93 contos de réis — 93.846\$062. No ano subsequente houve uma ligeira baixa — 36.059 arrôbas no valor de 72:118\$000 — imediatamente recuperada no ano de 1762, com uma exportação de 50.391 arrôbas que, ao preço de 2\$000 e 2\$500, atingiram uma importância superior a 121 contos de réis — 121.710\$187.

A progressão do tráfico — de 1759 a 1762 — explica-se, outrossim, pela alta produtividade da lavoura na colônia em condições de suportar qualquer concorrência. Uma carta de Manoel Bernardo de Melo e Castro a Mendonça Furtado, datada do Pará a 8 de junho de 1761, salienta o crescimento da produção agropecuária da Amazônia, amada, sobremaneira, pela elevação geral dos preços (14).

A conjuntura internacional tampouco deve ser esquecida. A Guerra dos Sete Anos (1756-1763), que no comêço contribuiu para o encolhimento do tráfico atlântico, dada a posição dúbia e hesitante do govêrno português, favoreceu o giro mercantil da Companhia quando, no segundo semestre de 1759, D. José I decidiu-se pela causa inglêsa, apesar dos esforços de Luís XV no sentido de atrair Portugal para a sua agremiação. A política continental das grandes potências e as rivalidades comerciais e coloniais entre a Inglaterra e a França corroboraram para o fomento mercantil da Companhia, dada a maneirosa "neutralidade" pom-balina. Portugal, embora preocupado com as contradições políticas continentais, especialmente com Luís XV e Carlos III que lhe ameaçavam a fronteira, voltou-se mais para a

(14) A.H.U. — M. P., 1761.

defesa do seu patrimônio ultramarino, aproveitando-se da sua magnífica posição geográfica de "charneira" da Europa, fator físico que explica em grande parte as conhecidas investidas diplomáticas de Paris e de Londres destinadas a conquistar a aliança dos Braganças.

A salvaguarda do comércio mercantilista colonial, no setor econômico, e a defesa da soberania da Coroa nas terras do império, no plano político, constituíam as preocupações do governo português. O aspecto continental da Guerra dos Sete Anos figurava em plano secundário na programação do ministro de D. José I. A segurança atlântica e que interessava realmente a Portugal, dada a enorme rearguarda marítima a amparar. A seiva vivificadora que nutria o tronco metropolitano era oriunda do império colonial. O aspecto marítimo da guerra era, portanto, primordial para a manutenção e engorda das rotas de comércio a distância. Acresce, outrossim, como já o notou Jorge de Macedo (15), que o Atlântico era uma admirável força mantenedora da independência portuguesa, um magnífico "contra-peso marítimo às influências continentais".

Graças a essa política ultramarina pombalina, as caregações do Pará não minguaram na segunda fase da Guerra dos Sete Anos. Ao contrário, foram engrossadas até o ano de 1762, como ficou demonstrado.

Em 1763, porém, o valor total dos gêneros exportados do porto de Belém para Lisboa desceu a 77.475\$613 réis — 69 553\$920 da conta da Companhia e 7.921\$693 dos lavradores. O diminuendo acha-se, em parte, ligado à baixa do preço do cacau, principal produto de exportação. No ano anterior, o preço da arrôba de cacau era de 2\$000 e 2\$500. Todavia, em 1763, alguns tipos de cacau baixaram a 1\$600 e 1\$500. De 33 517 arrôbas — carga total de cacau embarcado em 1763 — nada menos que 20.573 arrôbas foram ne-

(15) A situação econômica no tempo de Pombal. Alguns aspectos, pág. 161. Porto, 1951.

gociadas a 1\$500 réis, 5.146 a 1\$600 e 5.135 a 2\$500. No ano precedente o total da carregação de cacau havia sido de 50.391 arrobas, das quais 35.693 alcançaram o preço de 2\$500 e as restantes, 8.386, 2\$000 réis. Note-se, pois, a diferença do volume físico e dos preços do cacau nos anos de 1762 e 1763, razões que explicam a queda da linha da representação gráfica da exportação de gêneros em milhares de réis.

Saliente-se, ademais, que 1763 é o ano do Tratado de Paris que pôs fim à Guerra dos Sete Anos (16). O restacão da contenda armada teria, seguramente, repercutido, de certo modo, nos trânsitos da Companhia.

De 1764 a 1768 as carregações do Pará transportadas até Lisboa pelos navios da Companhia recuperaram-se da baixa assinalada no ano de 1763. Em 1764 a importância total dos gêneros exportados foi superior a 93 contos de réis, exatamente 93.007\$029, dos quais 81.637\$226 pertenciam à Companhia e 11.369\$803 aos particulares. Desta vez a melhora não foi, porém, devida ao cacau. Muito ao contrário, o valor da exportação deste artigo da Amazônia caiu de 58.563\$930 e, em 1763, para 49.023\$234 em 1764. O preço neste último ano era de 1\$500, enquanto em 1763 alguns tipos de cacau atingiram 1\$600 e 2\$500. O total da carga do produto também minguiu, embora ligeiramente 33.517 arrôbas em 1763 e 32.682 no ano seguinte. Apesar da retração do principal artigo exportável, o valor total dos gêneros embarcados no ano de 1764 subiu a 93.007\$029.

Semelhante aumento deve-se aos restantes produtos de exportação: o café passou de 6.335\$500 para 10.302\$450, importâncias oriundas, respectivamente, de 2.639 e 4.292 arrôbas negociadas a 2\$400 réis; o cravo grosso, que em 1763

(16) Ultimada a guerra, a situação política da Europa ficou quase como antes. Apenas a França, envolvida num conflito armado ao mesmo tempo marítimo e continental, perdeu uma parte valiosa dos seus domínios ultramarinos para atender melhor aos interesses da Áustria. A Prússia firmava, assim, cada vez mais, a sua importância militar no quadro das relações internacionais.

foi pouco além dos dois contos de réis (2.222\$325) ultrapassou a casa dos nove contos no ano subsequente — 9.423\$000; o cravo fino passou de 1.977\$046 para 4.101\$750; os atanados em 1764 atingiram 5.317\$000, enquanto no ano precedente o valor da exportação havia sido de apenas 341\$000; a salsa, de 2.322\$000, em 1763, atingiu 4.051\$500 em 1764, o óleo de copaíba passou de 2.057\$000 para 3.267\$000. Houve, portanto, uma melhoria na produção exportável do Pará, excetuado o cacau, artigo responsável pelo incremento mercantil da Companhia no ano de 1764.

Até 1768, inclusive, o valor das exportações não deixou de ser considerável. Em 1765 a importância total das carregações foi de 90.704\$472 — 81.051\$602 da Companhia e 9.652\$870 da conta dos particulares. No ano seguinte o montante embarcado baixou a 89.195\$787, dos quais 76.548\$351 pertenciam à empresa monopolista, sendo os 12.647\$436 restantes da conta dos lavradores. Em 1767 o valor dos gêneros exportados subiu a 90.706\$716 — 79.257\$001 da Companhia e 11.449\$715 dos colonos. O ano de 1768 foi ainda mais favorável, porquanto a importância total da exportação quase chegou a 92 contos de réis — 91.887\$662 — sendo 91.318\$587 da Companhia e somente 569\$075 dos moradores.

Em 1769, porém, as exportações da Amazônia pelo porto de Belém desceram ao ponto mais baixo de todo o período mercantil da Companhia, que se estende de 1756 a 1777 — o valor das carregações foi apenas de 4.072\$508 — 3.118\$395 da Companhia e 954\$113 dos lavradores. O gráfico é realmente elucidativo. A queda foi deveras brusca. O impressionante encolhimento do tráfico não se deveu a baixa geral dos preços, como à primeira vista poderá parecer. Nada disso aconteceu, no entanto. A estabilidade dos preços nos anos de 1768 a 1769 foi apurada. A arrôba de cacau manteve-se nesse tempo a 1\$500; o café a 2\$400; o cravo grosso a 2\$800, a salsa a 3\$000; a arrôba de cravo fino, que em

1768 estava a 3\$000, 3\$500 e 4\$500, em 1769 era negociada a 4\$500 (17).

Não obstante, o valor total das exportações em 1769 caiu verticalmente, quase atingindo o "nível de base". O abatimento do tráfico nesse ano deve-se, quer-nos parecer, relacionar com a crise geral da economia portuguesa, cujo ponto culminante acha-se em torno do ano de 1769. A retração do mercado metropolitano proveniente da crise de produção de certas áreas coloniais (18) teria repercutido nas carregações da Amazônia e, conseqüentemente, no volume geral das importações. É provável, ademais, que as condições climatológicas da capitania do Pará, com prolongado "inverno", fôsem responsáveis pelo retrocesso do montante exportado de Belém para Lisboa em 1769. A documentação coligida não nos permite, infelizmente, ajuizar da evolução das vendas ao exterior. A conjuntura mundial poderia, outrossim, ser responsável pela acentuada diminuição

A baixa verificada no valor das carregações não chegou, todavia, a gerar crise no giro mercantil da Companhia. Na verdade, no ano seguinte, em 1770, as exportações subiram a 114.669\$083 — 101.018\$616 da Companhia e 13.605\$467 da conta dos lavradores. A recuperação é realmente impressionante, sinal evidente de que a quebra de 1769 deve-se a fator de curta duração.

De 1770 a 1773, inclusive, a importância dos gêneros exportados do porto do Pará foi sempre superior a 100 contos de réis. Nesse tempo de quatro anos, os navios da Companhia transportaram de Belém para Lisboa 460.167\$169, dos quais 392.800\$407 eram provenientes das carregações da empresa monopolista e 67.366\$762 dos particulares. Esses montantes são sobremaneira elucidativos: demonstram, melhor que qualquer outro argumento, o recôbro do tráfico entre a metrópole e a colônia.

(17) Veja-se o mapa dos preços.

(18) Cf. Macedo, Jorge de — op cit págs 164 e seg

Em 1774 as exportações caíram, porém, bruscamente. De 121.172\$452, no ano precedente, desceram a menos de 16 contos de réis — exatamente 15.929\$555, dos quais 11 102\$215 pertenciam à Companhia e 4.827\$340 aos lavradores. Veja-se o gráfico, onde a queda assemelha-se, no seu aprumo, ao abatimento sofrido pelas carregações no ano de 1769. Os anos de 1758, 1769 e 1774 constituem os três pontos mais baixos atingidos pela exportação da Amazônia em milhares de réis. A representação gráfica é deveras elucidativa.

A maneira do que sucedeu em 1758 e 1769, a queda verificada em 1774 não ocasionou nenhuma crise econômica de longa duração. O motivo que explica a comoção, espécie de estremecimento, encontra-se no término do prazo de vinte anos proposto nos estatutos para a duração da Companhia (19). A Junta da Administração, ultimado o tempo da cessão do monopólio, pleiteou junto a D. José I a prorrogação dos privilégios. O exclusivismo não foi, porém, renovado. A Coroa permitiu-lhe, no entanto, a prossecução do giro mercantil (20).

Nesse ano, certamente dramático na vida da Companhia era natural que a posição hesitante do governo da empresa mercantil determinasse o constrangimento do tráfico demonstrado na queda vertical do valor dos gêneros exportados do porto de Belém do Pará.

No ano seguinte, porém, tudo foi regularizado com o consentimento dado pela realza à Companhia para poder continuar seu comércio, independentemente da dilação do monopólio. O exclusivo do tráfico ficou, no entanto, como dantes nas mãos da Companhia privilegiada.

Gracas a semelhante favor régio, o valor total das carregações do Pará em 1775 quase atingiu 169 contos de réis — 152.128\$810 da conta da sociedade mercantil e 16.326\$694

(19) Cf. Instituição..., parágrafo 51, pág. 17.

(20) Veja-se o capítulo — Os apologistas.

dos moradores. O aumento foi realmente impressionante se nos lembrarmos de que no ano anterior, termo da cedência do monopólio proposto nos estatutos da Companhia, a importância total das exportações de Belém não chegou a 16 contos — somente 15.929\$555.

Nos dois últimos anos do giro comercial da Companhia o tráfico manteve-se vigoroso. Em 1776, as carregações do Pará atingiram 156.244\$335 — 134.055\$300 da Companhia e 22.189\$038 dos lavradores. No ano seguinte, em 1777, o valor total dos gêneros exportados ultrapassou a casa dos 170 contos de réis — exatamente 170.508\$251, dos quais 142.318\$281 eram provenientes dos produtos embarcados pelos administradores da Companhia e 28.189\$970 da conta dos particulares.

Nesses vinte e dois anos de ação mercantil da Companhia, que se estendem de 1756 a 1777, a importância total das exportações do porto de Belém para Lisboa foi de 2.191.979\$484 réis assim distribuídos : 1.749.563\$309 oriundos das negociações da Companhia e 443.416\$175 provenientes das carregações dos lavradores. Esses os resultados da soma apurada com os montantes que figuram nos quadros demonstrativos do volume e valor dos gêneros exportados de Belém para a capital do reino (21).

- (21) Os gêneros despachados na Casa da Índia pagavam 4% de imposto sobre o custo, percentagem que da uma ideia do que a Fazenda Real amalhava com as carregações da Companhia (Cf. "Relação do empagão os generos dos Estados do Pará e Maranhão quando despachados na Casa da Índia" in A H U — M M n. 23 1755/1757). Havia, no entanto, exceções : as madeiras transportadas para os países estrangeiros eram livres de todos os direitos de entrada e saída, não mesmo quando consumido no reino ou no império, não pagava nenhum direito os demais gêneros "sendo extrahidos para os paizes estrangeiros não pagarão mais do que as mudas e a metade dos direitos no caso em que cheguem a ser despachados na Casa da Índia, porque querendo a Companhia fazellos transportar por baldeação, o poder-vremmente fazer, assim e da mesma sorte que se houvessem entrado em Navios estrangeiros e fossem nos seus respectivos paizes produzidos : Pagando neste caso somente quatro por cento e os emolumentos aos Officiaes que costumão assistir às baldeações, para segurarem que os generos baldeados hajão de sair com effeito do Reino : Concedida a V. Magestade seis mezes de espera para o pagamento dos sobredito generos, qu forem extrahidos para os paizes estrangeiros : E prohibido

Salientou-se como principal gênero da produção exportada o cacau, seguindo-se os demais artigos tropicais mercantilizáveis: café, cravo, salsa, atanados, couros em cabelo, óleo, madeiras de lei, urucu, arroz, tabaco, algodão, açúcar, aguardente, baunilha, anil, goma e puxeri.

O cacau manteve a primazia durante todo o tempo mercantil da empresa — constante econômica. O valor da exportação paraense viveu sempre na dependência das frotas do cacau. A representação gráfica ilustra a relevância desse artigo da Amazônia. O café e o cravo, os dois principais produtos depois dele, quase desapareceu no desenho. O contraste é realmente impressionante. Volvamos nossas vistas para o gráfico. As linhas falam por si. As carregações de cacau comandavam, com efeito, a exportação da colônia para a metrópole.

No mapa que se segue apresentamos o confronto estatístico do valor do cacau em relação à importância total dos gêneros exportados de Belém para Lisboa de 1756 a 1777 (22).

que se lhes dem despachos entrando em Navios que não sejam da mesma Companhia" (Cf. Instituição, parágrafo 31, pág. 12). O anil e o gengibre, à maneira do café, estavam isentos dos direitos de entrada e saída e dos emolumentos dos oficiais da Alfândega de Lisboa "que se introduzir no Reino e dele se extrair para fora sendo fabricado no Pará e Maranhão (A. H. M. F. — L. R. C. de C. G. P. M. n. 86; Maço 2 de Consultas, 1761-1778).

- (22) Mapa organizado com os elementos que figuram nos quadros demonstrativos das carregações. Veja-se ainda a nossa comunicação — As frotas do cacau da Amazônia (1756-1777) — apresentada ao Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, realizado em Lisboa em setembro de 1960, e publicada no vol. V das Actas (II Parte), págs. 53 e segs., Lisboa, 1961.

DISPOSIÇÃO PERCENTUAL DO VALOR DO CACAU EXPORTADO EM RELAÇÃO AO TOTAL DAS CARREGAÇÕES

(1756 - 1777)

A N O S	Importância total da exportação (réis)	Valor do cacau exportado (réis)	Porcentagem do cacau em relação ao total (%)
1756	88.767\$238	35.701\$087	40 %
1757	71.483\$583	33.834\$870	47 %
1758	15.114\$867	7.642\$110	50 %
1759	90.228\$551	54.254\$928	60 %
1760	140.200\$288	93.846\$062	66 %
1761	130.952\$764	72.118\$000	55 %
1762	147.907\$589	121.710\$187	82 %
1763	77.475\$613	58.563\$930	75 %
1764	93.007\$029	49.023\$234	52 %
1765	90.704\$472	47.475\$109	52 %
1766	89.195\$787	47.917\$218	53 %
1767	90.706\$716	43.811\$0243	48 %
1768	91.887\$662	61.461\$140	66 %
1769	4.072\$508	1.445\$625	35 %
1770	114.669\$083	76.873\$921	67 %
1771	103.526\$773	57.814\$921	55 %
1772	120.798\$861	81.543\$421	67 %
1773	121.172\$452	88.177\$818	72 %
1774	15.929\$555	6.168\$152	38 %
1775	168.365\$504	109.362\$000	65 %
1776	156.244\$335	87.610\$734	56 %
1777	170.508\$251	103.510\$499	60 %
S O M A	2.192.979\$481	1.339.808\$209	61 %

Os dados apurados dão idéia bem precisa da preeminência do cacau da Amazônia nas carregações embarcadas no porto de Belém, com destino a Lisboa, nos navios da Companhia, durante os vinte e dois anos que se estendem de 1756 a 1777. A percentagem do total arrolado chegou a 61 % : 2.192.979\$481 oriundos do valor integral dos gêneros exportados e 1.339.808\$209 provenientes das carregações de cacau.

Em 1762 a proporção chegou a 82 % : 147.907\$589 para 121 710\$187. A menor percentagem foi de 35 %, em 1769, ano de retraimento do tráfico. No ano de 1763 as carregações de cacau atingiram 75 % do valor integral da exportação. Durante o tempo de 22 anos do giro mercantil da Companhia, somente em cinco anos é que o montante em dinheiro oriundo da exportação de cacau foi inferior à metade do valor geral das carregações. Nos restantes 17 anos foi sempre superior a 50 %, expressiva quota elucidativa da preeminência cacaueira nos trânsitos da Companhia. A disposição percentual que figura no mapa é realmente esclarecedora : o cacau é o grande artigo de exportação.

Distinguiram-se, ainda, o café e o cravo, embora os valores exportados estejam muito aquém da importância comercial das frotas do cacau. A representação gráfica do valor da exportação desses três produtos comerciáveis da Amamzônia realça o poderio econômico do cacau. O contraste é verdadeiramente impressionador. Os algarismos dos quadros seguintes não deixam dúvidas.

**VOLUME E VALOR DO CACAU EXPORTADO DE BELÉM
PARA LISBOA — (1756 - 1777)**

ANOS	Arrôbas	Arráteis	Preços (réis)	Importância total (réis)
1756 .	29.750	29	1\$200	35.701\$087
1757 .	35.244	21	\$960	33.834\$070
1758	7.960	17	\$960	7.642\$110
1759 .	23.966	13 1/2	1\$500 2\$000	54.254\$928
1760 .	46.923	1	2\$000	93.846\$062
1761 .	36.059	—	2\$000	72.118\$000
1762 .	50.391	10	2\$000 2\$500	121.710\$187
1763 .	33.517	15	2\$500 1\$600 1\$500	58.563\$930
1764	32.682	15	1\$500	49.023\$234
1765	31.611	13	1\$500	47.417\$109
1766	31.944	26	1\$500	47.917\$218
1767 .	29.207	18	1\$500	43.811\$243
1768 .	40.974	3	1\$500	61.451\$140
1769 .	963	24	1\$500	1.445\$625
1770 .	51.249	9	1\$500	76.873\$921
1771 .	38.543	9	1\$500	57.814\$921
1772 .	54.362	9	1\$500	81.543\$421
1773	58.784	26	1\$500	88.177\$818
1774	4.112	13 1/2	1\$500	6.168\$152
1775	72.908	—	1\$500	109.362\$000
1776	58.407	5	1\$500	87.610\$734
1777	69.007	—	1\$500	103.510\$499
SOMA	838.571	21	—	1.339.808\$209

**VOLUME E VALOR DO CRAVO EXPORTADO DE BELEM
PARA LISBOA — (1756 - 1777)**

ANOS	Arróbas	Arráteis	Preços (réis)	Importância total (réis)
1756	3.926	7 1/2	6\$400 3\$000	17.832\$600
1757	3.783	28	5\$200 2\$900	16.734\$090
1758	238	24	4\$800 2\$800	1.038\$000
1759	4.288	27	4\$500 2\$600 2\$800	15.778\$697
1760	1.439	—	4\$500 2\$800	5.819\$300
1761	5.462	17	4\$500 2\$800	17.293\$915
1762	1 534	22	4\$500 2\$800	5.083\$268
1763	1.233	1	4\$500 2\$800	4.199\$371
1764	4 837	24	4\$500 2\$400	13 524\$750
1765	3.032	14	4\$500 2\$800	12.605\$243
1766	4.382	7 1/2	4\$500 2\$800	14.535\$034
1767	3.570	16	4\$500 2\$800	11 791\$750
1768	2.889	15	3\$000 3\$500 4\$500 2\$800	9.873\$605
1769	140	12	4\$500 2\$800	406\$519
1770	4.779	24	4\$500 2\$800 2\$400 1\$600	13.998\$293
1771	3.454	24	4\$500 2\$400	13.558\$867
1772	4 353	7	4\$500 4\$800 2\$400	17.079\$075
1773	2 516	31	4\$500 2\$400	10.017\$140
1774	772	10	4\$500 2\$400	3.013\$406
1775	5 032	26	4\$500 2\$400	20 694\$000
1776	2 282	29	4\$500 4\$000 2\$400	8 125\$026
1777	176	8	4\$000	515\$000
SOMA.	65 137	30 3/4		233 516\$667

VOLUME E VALOR DO CAFÉ EXPORTADO DE BELÉM
PARA LISBOA — (1756-1777)

ANOS	Arrôbas	Arráteis	Preços (réis)	Importância total (réis)
1756 . . .	3 590	24	3\$000	10 772\$250
1757	3.641	14	2\$400	8.739\$450
1758	852	11	2\$400	2.045\$625
1759	4 344	25	2\$400	10.427\$475
1760 . . .	6.470	27	2\$400	20.330\$025
1761	5.919	19	2\$400	14.207\$025
1762 . . .	3.683	14	2\$400	9.200\$250
1763 . . .	2.639	26	2\$400	6.335\$500
1764 . . .	4.292	22	2\$400	10 302\$450
1765	6.270	27	2\$400	15.050\$025
1766	5.104	9	2\$400	12.250\$275
			2\$200	
1767 . . .	6.422	27 1/2	2\$400	15.218\$624
1768	4.052	16	2\$400	9 726\$000
1769	189	—	2\$400	453\$600
1770	3 088	13 1/2	2\$400	7 412\$212
1771	7.393	7	2\$400	17.745\$725
1772	4.815	15	2\$400	11.557\$125
1773	4.273	24	2\$400	10 257\$000
1774	141	2 5/8	2\$400	338\$596
1775	4.468	12	2\$400	10.724\$100
1776	5.792	4	2\$400	13.901\$100
1777	3.542	31	2\$400	8.503\$125
SOMA . . .	93.140	17	—	225 497\$557

O cacau distingue-se no volume e, bem assim, no valor dos gêneros exportados de Belém para Lisboa. De 1756 a 1777 os navios da Companhia transportaram 138 carregações de cacau, cravo e café, engrossadas com os demais produtos tropicais mercantilizáveis da Amazônia: salsa, couros em cabelo, atanhados, óleo de copaiba, açúcar, aguardente, tabaco e madeiras de lei. Predominam os três primeiros com uma esmagadora preeminência do cacau. A disposição seguinte dos produtos exportados do Pará, de 1756 a 1777, é grandemente elucidativa:

838,571 arrôbas e 21 arráteis de cacau no valor de	1 339 808\$209
65,137 " e 30 3/4 arráteis de cravo no valor de	233 516\$667
93,140 " e 17 arráteis de café no valor de	225 497\$557
Soma do cacau, cravo e café	1 798 822\$433
Soma dos restantes produtos exportados	394 157\$048
Importância total das carregações	2.192 979\$481

Dêsses montantes, a Junta da Administração da Companhia arrematou nos leilões em Lisboa 716 658 arrôbas de cacau, 82.784 de café, 29.733 de cravo grosso e 27.795 de cravo fino, como certifica o mapa seguinte, organizado com os elementos extraídos do Arquivo Histórico Ultramarino (23).

(23) C. P. n. 37 (1777-1778). As melhores carregações de algodão, arroz e atanhados que figuram no mapa são oriundas do Maranhão. Achamos mais conveniente no entanto agrupar as "listas dos leilões" no único quadro demonstrativo para que o leitor possa confrontar melhor os dados apurados.

G E N E R O S

ANOS

ANOS	CAÇA (arrobas)	CAFE (arrobas)	SALSA (arrobas)	ALGODÃO (arrobas)	ARROZ (arrobas)	CRUO EIRO (arrobas)	C. GROSSO (arrobas)	ATANHADOS (peças)	COL ROS (peças)
1758	6 109	740	776	424	-	667	163	9 571	5 516
1759	26 280	4 035	881	2 150	-	2 051	1 815	15 407	8 358
1760	2 960	2 295	591	293	-	320	0	468	1 467
1761	38 862	7 440	784	90	-	1 209	1 039	30 918	1 094
1762	56 300	6 775	1 569	4 186	-	897	4 066	48 231	2 082
1763	23 391	695	588	3 210	-	482	955	25 109	1 915
1764	28 053	2 390	347	913	-	196	100	4 827	4 414
1765	36 837	4 735	751	9 825	-	866	4 909	60 110	15 410
1766	27 234	5 300	909	11 328	-	760	2 736	31 837	4 159
1767	3 943	5 418	1 202	3 232	-	339	3 095	10 497	11 821
1768	29 498	6 017	2 094	27 317	228	1 046	2 470	41 769	9 826
1769	43 051	4 639	1 985	50	555	2 141	1 398	96	4 892
1770	29 159	2 011	1 005	28 436	-	3 708	583	24 134	6 340
1771	39 719	1 784	1 305	12 105	7 319	357	2 011	21 519	1 484
1772	27 427	5 202	565	5 30	18 820	3 411	2 226	24 934	550
1773	21 139	2 646	451	31 11	50 485	1 825	1 414	20 692	3 399
1774	42 996	2 547	2 033	28 600	44 669	2 807	60	14 508	3 586
1775	70 900	4 005	1 510	22 160	118 200	2 844	391	29 694	12 958
1776	28 000	7 000	1 969	26 200	84 500	68	85	13 633	7 037
1777	55 600	3 600	2 322	23 600	103 500	800	107	16 804	13 380

S O M A -

716 658

82 784

26 065

274 70

428 310

27 795

29 733

445 818

119 697

Parte dêsses carregamentos era consumida no proprio reino. Porto, Braga, Viana e Lisboa mercantilizavam os produtos tropicais provenientes da Amazonia (24). O giro tinha, porem, ambito internacional. A Companhia mantinha leitores nas praças europeias. Genova, Marselha, Londres, Hamburgo, Roterdão, Amsterdao e Cadis, onde os produtos tropicais constituam magnificas formas de pagamento dos artigos importados pela Junta da Administracao da empresa (25) que engrossavam as exportações de Lisboa destinadas as capitánias do norte do Brasil (26).

Os algarismos apurados dão ideia bem precisa da amplitude do trafico atlântico assente em solidas linhas nos tráfegos da Companhia pombalina. Nos vinte e dois anos que se estendem de 1756 a 1777, balizas cronologicas das carregações inventariadas, o movimento de navios da empresa no porto de Belem estimulou tôdas as formas de actividade economica. A agricultura comercial na colonia foi revivificada por novos mercados. Não admira, portanto, que a Amazonia brasileira produzisse em quantidade e em diversidade.

As operações comerciais, animadas pelo gigantesco empreendimento colonial, explicam, com effeito, a vivacidade nautica de Belém evidenciada nos mapas seguintes, organizados com os elementos extraídos das carregações.

(24) A H M F. — I. V. da C G P M. ns. 67 C e 68 F. M. 62 n. A.

(25) Veja-se o capitulo — Artigos de procedência europeia.

(26) A H M F. — M. 62 n. A.

SAÍDA DE NAVIOS DA COMPANHIA DO PORTO DE BELÉM PARA LISBOA — (1756 - 1777)

A n o s	1756	1757	1758	1759	1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766	1767	6
SAÍDA	7	5	2	5	5	7	8	6	7	5	3	6	3
A n o s	1769	1770	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777	SOMA			
SAÍDA	2	8	7	8	10	4	9	10	8	138			

**MOVIMENTO DE NAVIOS DA COMPANHIA NA ROTA
DE BELÉM — (1756 - 1777)**

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
Nossa Senhora das Mercês ..	1756, 1765, 1766, 1768, 1770, 1771, 1772, 1773 • 1774	9
São José ..	1756, 1758, 1760, 1761 • 1762	5
Nossa Senhora do Bom Sucesso	1756	1
São Pedro .	1756, 1761, 1764, 1771, 1773 • 1774	6
Santa Ana • S. Francisco Xavier	1756, 1757, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1765, 1766, 1767, 1768, 1770, 1771, 1772, 1773, 1775 • 1776	18 (2 em 1772)
Nossa Senhora Madre de Deus	1756, 1760, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767 • 1770	9
Nossa Senhora da Atalaia .	1756, 1757, 1758 • 1761	4
Santa Ana • São Joaquim	1757, 1776 • 1777	3
São Miguel	1757	1
São Sebastião	1757, 1760, 1763, 1770 • 1773	5
Nossa Senhora das Neves ..	1759, 1760, 1761, 1764, 1767 • 1774	6
São Luís	1759 • 1763	2
Santo António	1759, 1762, 1764, 1770 • 1771	5
Nossa Senhora da Conceição ..	1759, 1762, 1764, 1773, 1776 • 1777	9 (2 em 1773, 1776 • 1777)
Nossa Senhora da Esperança ..	1761 • 1762	2
Nossa Senhora do Cabo ..	1761, 1762, 1765, 1767, 1768, 1770, 1771, 1772 • 1773	9
São João Batista .	1762, 1763 • 1764	3

Nossa Senhora das Necessidades	1763	1
São Lázaro	1764	1
São Pedro Gonçalves	1765, 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, 1775, 1776 e 1777	12
São Francisco Xavier	1767, 1768, 1769, 1770, 1772 1775 e 1776	8 (2 em 1776)
Nossa Senhora da Oliveira	1768, 1772, 1773 e 1775	4
São Paulo	1771, 1772 e 1775	3
Nossa Senhora da Glória	1773	1
N. S. da Esperança e Santa Paule	1775	1
S. João, Santo Antônio e Almas	1775	1
N. S. da Conceição e S. José	1775	1
Nossa Senhora de Belém	1775, 1776 e 1777	3
São Francisco de Paula	1776	1
Delfim	1776	1
Grão Pará	1777	1
Santa Ana e São Domingos	1777	1
Nossa Senhora de Nazareth	1777	1
TOTAL DOS NAVIOS	33	
TEMPO DO GIRO MERCANTIL = 22 anos		TOTAL DAS VIAGENS 138

Trinta e três navios pertencentes à marinha mercante da Companhia (27) operavam na rota do Pará, transportando para Lisboa os valiosos produtos tropicais e introduzindo na Amazônia artigos de procedência européia (28). O movimento do porto de Belém registra a saída de 138 navios da Companhia durante o tempo que se estende de 1756 a 1777. Os gêneros da colônia transportados para a capital do reino nessas 138 carregações alcançaram a importância total de 2.192.979\$484, sendo 1.749.563\$309 da conta da

(27) Sobre a marinha mercante da empresa, veja-se o capítulo A tonelagem da frota da Companhia.

(28) Cf. Os artigos de procedência européia.

Companhia e os restantes 443.416\$175 dos lavradores. Essa a soma das exportações do Pará em 22 anos de exclusivo mercantil da empresa pombalina. Os algarismos dos quadros demonstrativos analisados são realmente expressivos: atestam, fielmente, que a renovação da Amazônia fazia-se à custa de um mercantilismo colonizador assente na atividade agropecuária e no melhor aproveitamento econômico das "drogas do sertão".

A enorme área de operação dos navios da Companhia não se limitava, todavia, à carreira direta de Lisboa para Belém. Alargava-se, na verdade, a outros mercados do Atlântico afro-brasileiro (29). Dilatar a ação mercantil da Companhia a outras paragens do ultramar, mas com a regalia do exclusivismo de que desfrutava no Estado do Grão Pará e Maranhão, era um dos planos de fomento de Pombal.

Nesse sentido foi elaborado em 1772 um audacioso projeto na casa do próprio ministro de D. José I, a que assistiram Martinho de Melo e Castro, José de Seabra e Silva e João Pereira Caldas, destinado a ser pôsto em execução no Brasil (30).

O cometimento consistia em estender o monopólio da Companhia a Mato Grosso, Cuiabá e a outras áreas geoeconômicas circunvizinhas, inclusive às províncias castelhanas do Orenoco, Quito e Perú. Para estas regiões da América espanhola organizar-se-ia um importante contrabando "sem que os governadores o podessem impedir". Seria, assim, a repetição do que se havia feito na Colônia do Sacramento que, encravada em território espanhol, tornara-se um importante centro comercial pelo tráfico ilícito que fazia com os territórios confinantes.

A cidade de Belém, capital do Estado do Grão Pará e Maranhão, seria a cabeça do novo comércio das capitanias

(29) Cf. As carregações de mão-de-obra africana

(30) Carta da Junta da Administração a Pereira Caldas, datada de Lisboa a 2 de outubro de 1772, in A H U — M.P. de 1771-1772

até aí sujeitas aos mercados do Rio de Janeiro e Bahia, para as quais, pela distância e dificuldade de caminho, gastavam os comboieiros ano e meio a dois anos de viagem (31). Achava Pombal que a nova rota pelo norte da colônia iria suplantá-las demais. Considerava-a mesmo um dos negócios mais importantes que, então, preocupava a Corte.

O transporte das mercadorias far-se-ia pelos rios. Para maior facilidade dessa navegação fluvial, ir-se-iam levantar sete feitorias junto dos rios Negro, Javari, Madeira e Guaporé. Todas as despesas dessas construções ficariam a cargo da Administração da Companhia. Acabar-se-ia, assim, com a indigência daquelas vastas terras coloniais. O contrabando para os domínios espanhóis e os indígenas que de lá também se atrainham seriam meios suficientes para as enriquecer (32).

O delineamento mercantil, com vistas inclusive à salvaguarda política do patrimônio colonial da Coroa (33), entrou em execução em 1773. Remessas de fazendas começaram a ser enviadas para as regiões auríferas de Mato Grosso. Cortaram-se cachoeiras. Deu-se início ao levantamento das feitorias de Borba e Javari (34).

Ignoram-se, no entanto, os resultados do arriscado e dispendioso empreendimento. A respeito da negociação que Pombal julgava que se faria nada se conhece. Sabemos unicamente que em três de junho de 1777, Martinho de Melo e Castro mandou pôr termo à execução do projeto (35). D. José I já tinha morrido. Portugal entrava numa nova

(31) Cf. "Memoria dos Preços que no Mato Grosso são vendidos os gêneros molhados e secos" (Idem, C. P. n. 33, 1772).

(32) Cf. Instrução Secretíssima com que S. Magestade manda para o Capital de Belem do Grao Pará o Governador e Capitão General Pereira Caldas, datada do Palácio de N. S. da Ajuda a 2 de setembro de 1772. (Idem, M. P. de 1772).

(33) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.

(34) Cf. Carta de Pereira Caldas para o marquês de Pombal da 1.ª de abril de 1775. (A. H. U. — M. P. de 1775).

(35) Carta de Pereira Caldas a Melo e Castro, datada de 14 de janeiro de 1777 (Idem, M. P. de 1776-1777).

conjuntura política com a demissão do ministro todo-poderoso, razão suficiente para comprometer o plano pombalino de penetração continental através dos tributários do Amazonas.

A "captura" pelo norte da colônia dá idéia da extensão do giro mercantil da Companhia. Que a empresa mantinha relações comerciais com os campos das minas da capitania de Mato Grosso não ha dúvida. Os comboieiros do Madeira encontravam nos armazéns da Companhia escravos africanos, ferramentas e comestíveis, mercadorias desejadas pelas populações de Vila Bela e das áreas adjacentes (36).

Com semelhantes trânsitos, sobretudo intercontinentais, a Companhia deu à economia da Amazônia a base geográfica que ela vinha reclamando desde recuados tempos. O volume e o valor das carregações dão-nos uma idéia mais ou menos precisa da extensão do mercantilismo colonizador pombalino. A instauração da empresa colonial descortinou ao Estado do Grão Pará e Maranhão as perspectivas ilimitadas de novos mundos econômicos. Não admira, portanto, que o norte do Brasil percorresse em duas dezenas de anos uma larga trajetória da sua evolução.

(36) Cf. "Termos de Assinatura de todos os Comboieiros e Comerciantes das Minas", in A. P. P. C. M., Códice n. 1112 (1775-1824), "Memória dos Pregos que no Mato Grosso são vendidos os generos", in A. H. U. — C. P. n. 33 (1772).

b) AS CARREGAÇÕES DO MARANHÃO

A NAVEGAÇÃO da venturosa empresa mercantil não se circunscreveu apenas aos trânsitos acionados pelas cargas do Pará. Os navios de torna-viagem da Companhia encontraram em São Luís do Maranhão outra admirável escápula importante elo da sua grossa corrente de tráfico intercontinental.

A maneira da capitania do Pará, o Maranhão vivera à margem das conquistas da técnica e do progresso. A Companhia conseguiu o desenvolvimento da agricultura comercial conferindo-lhe maiores atrativos econômicos. Na segunda metade do século XVIII os lavradores tornaram-se mais conscientes das realidades econômicas que cercavam suas atividades produtivas. A Companhia integrou-os melhor no circuito das trocas à distância. As conhecidas deficiências e agruras maranhenses (1) foram progressivamente superadas graças à introdução de mão-de-obra africana, financiamento da empresa agropecuária e segurança de consumo externo para a produção exportável.

A Companhia mostrou-se desde o começo profundamente empenhada na organização social-econômica da agricultura, melhorando enormemente com a sua política creditícia as atividades produtivas da lavoura e da pecuária.

A partir de 1760 a capitania do Maranhão foi beneficiada pelo inegável dinamismo econômico do cometimento colonial protegido pelo ministro todo-poderoso de D. José I.

1) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil

O norte da colônia reagia, afinal, diante do espectro da morte que há muito rondava o patrimônio ultramarino da Coroa. Reação orgânica que a Companhia de comércio e navegação guiaria para o único caminho que o podia salvar: a sua ligação atlântica com os mercados do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo. Os navios da empresa monopolista eram, realmente, o único meio de encontro entre São Luís e Lisboa. O espaço tropical maranhense foi, portanto, rejuvenescido pela negociação comercial com a Europa.

Na segunda metade do século XVIII, a expansão mercantil da Companhia modificou vivamente a natural evolução da baixada maranhense. Fortemente unida por uma obsessão mercantilista, o empreendimento pombalino recriaria em apenas duas dezenas de anos, numa investida triunfante através do Atlântico e da Amazônia, toda uma transformação econômica e social que abalaria profundamente os alicerces da política colonial assente na obra missionária do religioso e no trabalho forçado dos indígenas.

A abastança agropecuária maranhense desenvolveu-se e afirmou-se, na verdade, a partir de 1760 como marco bem definido na evolução econômica da capitania. O aumento do volume e do valor dos gêneros exportados de São Luís para Lisboa é comprovador e elucidativo. Vejam-se os quadros demonstrativos seguintes, organizados com os elementos extraídos do Arquivo Histórico Ultramarino (2), do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças (3) e do Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa (4).

(2) M. M. ns. 25 (1760-1764), 26 (1764-1769), 28 (1772-1773), 29 (1774-1775), 30 (1775-1777), 31 (1777-1778) e 32 (1778-1779).

(3) M. A. Liv. n. 62 da C. G. P. M., L. Cr. C. G. P. M. n. 45 A. L. C. C. G. P. M. E. n. 73.

(4) M. N. Liv. 1.º (1772-1775), Liv. 2.º (1776), Liv. 4.º (1777) e Liv. 5.º (1778).

NAVIOS	G Ê N E R O S										Import. total (réis)
	Arenados (peças)	Sole (mevos)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Copaiba (quarts)	Cacau (arrobas)	Madeiras (cepos)	varas de parreira	Tapioca (alqrs)	Âmbur (libras)	
Frota de 3 navios	21.810	4.980	6.510	3.202	172	601	9	384	175	398	\$
Soma	21.810	4.980	6.510	3.202	172	601	9	384	175	398	\$

(1761)

NAVIOS	G Ê N E R O S										Barras de ouro, dinhe- iro e letras	Importância total (réis)
	Arenados (peças)	Sole (mevos)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Cravo Grosso	Tar- rugas	Al- (arrobas)	varas de parreira	Madeiras (cepos)		
?	19.052	878	1.938	4.782	143	73	17	32	276	129	36.132\$028	\$
S. Domingos												
S. Pedro	19.160	89	3.259	1.662	88	—	—	13	110	77	\$	87.306\$510
S. Margel												
S. Lázaro												
Soma	38.212	967	5.197	6.444	231	73	17	45	386	206	36.132\$028	\$

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUIS DO MARANHÃO PARA LISBOA
(1762)

NAVIOS	Capitães	G E N E R O S											Import total (réis)
		Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Gangibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Café (arrobas)	varas de parafite	Solá (meças)	Tapioca (algrs)	Madeiras (capas)	Ani. (arrobas)	Cera (arrobas)	
S. Lázaro (4 de agosto)	Agostinho dos Santos	5.260	1.265	3 615	194	45	200	153	-	-	-	\$	
Frota de 4 navios		15 212	2.131	5 269	42	-	500	403	8	175	42	\$	
Soma		18 472	3 396	8 884	236	45	700	556	8	175	42	\$	

(1763)

NAVIOS	G E N E R O S									Import. total (réis)
	Avarados (peças)	Solá (meças)	Algodão (arrobas)	Gangibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	veras de parafite	Tapioca (algrs)	Madeiras (capas)	Ani. (arrobas)	
Frota de 5 navios	21 765	89	3 659	4 668	144	410	16	94	49	\$
Soma	21 765	89	3 659	4 668	144	410	16	94	49	\$

(1764)

NAVIOS	G E N E R O S						Montantes em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Copaiba (través)	Cacau (arrobas)	Cera (arrobas)	Tabaco (arrobas)		
Frota de 5 navios	21 134	3 549	160	34	104	36	\$	\$
S. Francisco Xavier	5 053	973	-	-	-	-	13 169545	\$
?	12.945	2.004	-	-	-	-	29.6968745	\$
Soma	39 132	6 476	160	34	104	36	42 8665290	72 4713355 (Da Comp.)

(1765)

NAVIOS	G E N E R O S							Montantes em dinheiro (Da Comp. 1)	Importância total (réis)
	Atirados (peças)	Agodão em cava (ar)	Agodão em fio (arrobas)	Tabaco (côbo)	Céa (arrobas)	Genç bre (arrobas)	Madeiras (cêpos)		
S. Lázaro	8 211	1 642	15	14	—	36	10	3 179\$277	\$
S. João Bastista	6 021	1 198	—	—	104	—	17	2 305\$579	\$
N. S. de Conceição	6.135	856	—	—	—	—	28	2 145\$942	\$
São Antônio	5 070	337	—	—	—	—	—	2 300\$930	\$
S. Margal	4 599	1 167	—	—	—	—	26	2 095\$263	\$
S. Francisco Xavier	5.534	1.001	—	—	—	—	—	\$	\$
S. Sebastião	4 350	672	—	—	—	—	—	\$	\$
P	5.305	453	—	—	—	410	166	\$	\$
Soma	45 235	7 521	15	14	104	446	247	12 025\$990 (Da Comp. 1)	122 660\$443 (Da Comp. 1)

(1766)

NAVIOS	G E N E R O S						Montante em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réis)
	Arrendos (peças)	Algodão em rama (ar)	Algodão em fio (arrobas)	Cacau (arrobas)	Café (arrobas)	Madeiras (cepos)		
S. Francisco Xavier	4 763	1 523	—	64	—	6	\$	\$
S. Sebastião	4 206	1 060	—	34	—	9	\$	\$
N. S. das Necessidades	420	2 257	—	—	—	77	\$	\$
S. Lázaro	4 714	2 687	4	82	—	24	2 874\$204	\$
S. João	3 578	755	—	—	—	67	3 061\$874	\$
Conceição	4 204	1 455	—	20	—	110	2 812\$539	\$
S. Marçal	3 811	480	—	—	7	70	2 730\$851	\$
Some	25 696	11,217	4	200	7	586	11,479\$468	(Da Comp.) 108,579\$387

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUIS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1767)

NAVIOS	G Ê N E R O S								Import. total (réis)
	Avenados (peças)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Copa ba (quarta)	Cacau (arrobas)	Madeiras (cepos)	Cêra (arrobas)	Arroz (arrobas)	
Frota de 8 navios	31 621	12 705	533	655	153	33	0	225	\$
Soma	31.621	12 705	533	655	153	133	0	225	\$

(1768)

NAVIOS	G Ê N E R O S								Import. total (réis)
	Algodão (peças)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Copa ba (quarta)	Cacau (arrobas)	Madeiras (cepos)	Cêra (arrobas)	Arroz (arrobas)	
Frota de 9 navios	8 27	23 80	495	426	182	14	130	273	\$
Soma	18 127	23 80	495	426	182	141	130	273	\$

G E N E R O S

NAVIOS	G E N E R O S								Import. total (réis)
	Almendros (peças)	Algodão (arrobas)	Câra (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Capullos (quintas)	Arroz (arrobas)	Madeiras (capos)	
N. S. Madre de Deus	4 722	5.555	—	—	—	—	—	22	\$
S. Lázaro	3 205	3 789	—	—	—	—	—	35	\$
S. João Baptista	3 156	2 099	130	—	—	—	—	—	\$
N. S. da Conceição	2.306	2 404	—	—	—	—	—	—	\$
S. Luís	2.167	2 641	—	72	26	6	—	—	\$
S. Pedro	1 535	2 354	—	333	—	—	—	—	\$
S. Paulo	1 548	1 592	—	330	—	—	—	—	\$
S. Sebastião	2 309	1 454	—	372	—	—	—	—	\$
N. S. da Oliveira (?)	2 712	1.338	—	—	—	15	—	38	\$
N. S. das Necessidades	286	2 244	—	—	46	—	555	8	\$
Soma	23.944	25.470	130	1.107	72	21	555	108	127.895\$692 (De Comp.)

VOLUME E VALOR DOS GENEROS EXPORTADOS DE SAO LUIS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1770)

NAVIOS	G E N E R O S										Montantes em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réal)
	Alaranças (peças)	Algodão (arrobas)	Cereja (arrobas)	Arroz (arrobas)	Grão de milho (arrobas)	Grão de trigo (arrobas)	Grão de cevada (arrobas)	Grão de milho (arrobas)	Grão de trigo (arrobas)	Grão de milho (arrobas)		
N. S. das Necessidades	201	2 141	21	—	—	23	—	—	—	—	7 0 65544	\$
Mestre de Deus	—	2 713	—	—	—	—	—	—	—	—	8.633990	\$
S. Lázaro	4 054	3 265	—	66	—	—	—	—	—	293	12 9265321	\$
S. Lúis	4.276	2.113	—	76	—	240	—	—	—	73	10 583833	\$
S. João Batista	4.661	1 878	—	168	—	—	—	—	—	199	(7) \$	\$
S. Paulo	1.669	1.274	—	46	—	—	—	—	—	—	6.1805593	\$
S. Francisco Xavier	9.133	2.158	—	271	—	—	—	—	—	—	(7) \$	\$
Soma	23 694	15 542	21	627	—	263	—	—	—	24	565 45 3408281	70 2718733 (Da Comp.)

(1771)

NAVIOS	G E N E R O S										Montantes em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réal)
	Alaranças (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Grão de milho (arrobas)	Grão de trigo (arrobas)	Grão de cevada (arrobas)	Grão de milho (arrobas)	Grão de trigo (arrobas)	Grão de milho (arrobas)	Grão de trigo (arrobas)		
S. Lázaro	1.681	4.276	3.201	656	—	—	—	—	—	—	18 497583	\$
S. Lúis	932	2 598	3 854	—	42	—	—	—	—	14	12 1 25685	\$
Mestre de Deus	5 182	5 139	978	767	—	—	—	—	—	8	20 6575625	\$
Soma	7 795	12 015	8 133	1 125	42	—	—	—	—	39	1 235 54 4685093	(7) \$

(1772)

NAVIOS	G E N E R O S								Valor dos gêneros da Companhia (réis)
	Alcanfo (peças)	Algodão (arrobas)	Açúcar (arrobas)	Canham (arrobas)	Cacau ar. (bas)	Café (arrobas)	Trigo (barrs)	Juiz de Cruz	Taxa de Cruz
S. João Batista	1 897	2 198	3 123	—	66	19	—	—	12 040\$083
S. Lázaro	3 290	2 808	3 009	412	64	19	—	389	17 837\$253
N. S. da Conceição	2 879	1 955	3 138	401	—	—	—	247	2 776\$141
S. Pedro	903	2 185	—	405	14	—	—	218	10 302\$997
N. S. Madre de Deus	3 295	4 836	4 072	—	18	—	—	—	23 673\$060
S. Lu's	2 901	2 183	1 463	—	—	—	12	—	11 241\$580
S. João Batista	2 988	1 475	1 887	—	—	—	—	—	9 547\$735
S. Lázaro	2 138	4 660	—	—	—	—	—	—	43 015\$207 (Dos 3 navios)
S. Sebastião	1 359	2 138	—	—	—	—	—	—	—
Pedra	2 715	4 066	1 427	—	57	—	—	107	76
N. S. da Oliveira	710	4 133	2 150	—	—	—	—	—	26 484\$402 (Dos 2 navios)
Conceição	1 413	3 238	2 558	—	—	—	—	—	—
Francisco Xavier	157	1 361	7 390	—	—	—	—	—	7 992\$686
Soma	26 725	37 236	30 217	1 218	219	36	12	961	76 174 845\$144

NAVIOS

G E N E R O S

Valor dos gê-
neros da Com-
parha (réis)

	Almendros (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Couros em cabelo (peças)	Cacau (arrobas)	Copaiba (arrobas)	Can- fistula	
N. S. de Nazaré	1 002	3 901	1 697	-	-	-	-	-	15 646\$225
S. Luis	359	1 664	6 791	125	1 440	-	-	-	16,408\$961 (Dos 2 navios)
S. João Batista	566	1 503	4 428	-	1 444	-	-	-	
Madre de Deus	2 357	3 785	10 186	-	-	-	-	19	40,776\$385 (Dos 2 navios)
S. Lázaro	2 033	3 904	3 408	-	-	-	-	13	
N. S. da Piedade	1 360	3 923	5 421	-	-	-	-	-	
S. Luis	3 512	1 830	-	725	-	146	36	-	50,357\$889 (Dos 4 navios)
N. S. da Conceição	1 671	2 639	2 717	-	-	187	-	-	
S. Paulo	608	1 108	118	-	-	80	-	-	
N. S. da Boa Viagem	906	2 069	2 947	-	-	-	-	-	9,976\$830
S. Pedro	-	928	-	-	-	-	-	-	2,978\$910
Madre de Deus	2 278	4 172	7 773	-	1 571	53	-	-	20,089\$293
S. Francisco Xavier	858	2 452	1 507	-	-	-	-	-	10 284\$380
Sla. Ann, São José e Almas	973	2 136	3 167	-	-	-	-	-	9 776\$474
N. S. do Rosário	827	2 652	2 204	-	-	53	-	-	11,297\$633
Santissimo Sacramento	1 493	2 147	5 106	275	-	-	-	-	11,948\$443

Soma

20,903

40 813

57 465

1,125

4 455

489

36

32

199,541\$423

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1774)

NAVIOS	G Ê N É R O S						Valor dos gêneros (réis)		Importância Total
	Almoxariz (peças)	A. rodado (arrobas)	A. roza (arrobas)	Cacau e outras	Gengibre (arrobas)	Couro em cabido (peças)	Dos lavadores	Da Companhia	
N S da Piedade	1 268	519	2 668	36	—	—	1 145\$000	13 446\$56	14 591\$66
S Luis	752	1 579	6 854	—	—	—	629\$700	9 628\$016	10 257\$76
N S da Oliveira	835	396	933	—	38	200	259\$000	7 078\$313	7 331\$313
Sia Ana e S. Joaquin	2 85	498	584	—	35	—	1 206\$000	22 081\$60	23 287\$60
N S da Conceição	1 179	375	787	45	—	—	886\$500	14 746\$976	15 633\$476
S Sebastiao	1 511	1 026	1 66	—	—	—	680\$000	7 709\$690	8 388\$690
S Paulo	64	350	54	—	—	929	507\$100	2 868\$02	4 375\$121
Santissimo Sacramento	1 234	2 939	5 096	—	—	—	559\$000	15 218\$273	15 680\$228
S. Pedro	215	1 490	3 661	79	—	—	3\$500	7 301\$308	7 348\$818
N S Madre de Deus	6 736	661	6 543	65	—	—	3 371\$500	22 870\$8	26 242\$352
S Luis	578	394	11 128	—	—	1 900	3 866\$600	5 868\$311	9 734\$911
Soma	17 399	23 994	50 920	26	73	4 029	14 117\$900	128 719\$951	142 837\$865

NAV OS	G Ê N E R O S											Valor dos gêneros (réis)		Importância total
	Amanados (peças)	Agadão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Cacau (arrobas)	Courus em cabelo (peças)	Gengibre (arrobas)	Cravo (arrobas)	Soma (arrobas)	Tanha (kg)	Anil (arrobas)	Capoteba (doz. cas)	Das lavandas	Da Compras	
Bom Viagem e Corpo Santo	1 369	2 099	3 074	-	-	-	-	-	-	-	-	5 532\$900	4.978\$859	10 511\$759
Santa Isabel	437	3 004	3 185	-	-	36	-	-	-	-	-	8 852\$487	3 494\$052	12 346\$539
Nazari e São Ana	824	3 312	4 037	-	-	-	-	-	-	-	-	6 999\$600	7.092\$899	14 098\$499
N. S. da Oliveira	246	8 8	4 703	-	220	-	-	-	-	-	-	2 281\$100	3 656\$099	5 937\$199
S. Francisco de Paula	479	1 665	4 927	-	-	-	-	-	-	-	-	5 364\$500	3 033\$000	8.397\$500
Maria do Carmo	766	1 760	5 998	38	572	135	-	-	-	-	-	5 636\$000	4.787\$432	10.423\$432
Bela Broneza	555	1 755	4 581	-	-	-	-	-	-	-	-	5 638\$000	3 409\$910	9 047\$910
São Antônio e S. Joaquim	1 492	3 122	8 175	-	700	-	-	11	-	-	-	13 496\$750	7.559\$600	21.056\$350
Delfim	1 022	1 398	4 109	-	830	-	-	-	-	-	5	6 165\$000	5 573\$000	11 738\$000
S. Pedro Gonçalves	332	512	7 824	93	300	-	3	20	11	58	-	1.850\$152	4 688\$204	6 538\$356
N. S. da Oliveira	238	751	7 548	-	415	108	-	-	-	-	-	2.164\$112	4 672\$657	6 836\$769
Santíssimo Sacramento	1 380	2 882	4 609	10	200	-	-	-	-	-	-	6 963\$100	10 723\$990	17 686\$990
N. S. da mula (?) e São Antônio	897	2.383	8 384	8	-	135	-	-	-	-	-	8 979\$200	6 874\$750	15 854\$050
Soma	10.037	25 521	75 154	149	3 238	414	3	31	11	58	5	79 923\$001	70 558\$482	150 481\$483

VOLUME E VALOR DOS GENEROS EXPORTADOS DE SÃO LUIS DO MARANHÃO PARA LISBOA
(1777)

NAVIOS	G E N E R O S							Valor dos generos (réis)		Importanc a Total
	Algodão (péças)	Algodão (arrobas)	Azeit (arrobas)	Cacau (arrobas)	Couroa um ca. e 1/2 (péças)	Gengibre (lb. o. os)	Copa ba (barros)	Das lavras doras	Da Compe nia	
N. S. de Nazareth e Santa Ana	1 520	1 621	8 942	-	-	-	-	8 894\$000	6 032\$150	14 926\$150
S. Luit	905	865	6 758	-	2 000	-	-	3 518\$250	8 013\$342	11 531\$592
S. Francisco de Paula	2 419	1 002	4 068	-	-	-	-	1 653\$600	9 724\$244	11 377\$844
N. S. do Monte do Carmo	1 817	1 457	6 521	28	1 000	156	-	2 703\$300	11 955\$139	14 658\$439
N. S. da Esperança e Santa Rita	2 905	5 213	16 023	-	2 037	-	-	21 457\$080	19 016\$584	40 473\$664
N. S. da Oliveira	1 425	2 492	8 045	-	590	-	3	13 035\$800	5 461\$037	18 496\$837
Bela Baroneza	712	1 792	4 973	-	284	-	-	6 295\$19	6 166\$905	12 462\$100
S. Zaccarias	2 595	5 842	11 618	-	3 454	-	-	16 254\$950	27 121\$610	43 376\$560
N. S. dos Prazeres e Santa Anna	839	2 769	7 105	21	528	-	-	10 470\$706	8 590\$993	19 011\$699
Santa Anna e N. S. da Lapa	796	2 671	6 001	-	173	-	-	10 005\$500	7 090\$760	17 176\$260
N. S. de Nazareth e Santa Ana	1 177	2 826	8 702	-	-	-	-	10 865\$650	9 376\$090	20 241\$740
N. S. de Nazareth e Santo Antonio	864	2 193	6 490	-	-	-	-	7 379\$909	7 304\$970	14 584\$750
N. S. de Oliveira e Santa Ana	765	2,192	8,338	-	-	-	-	7 892\$050	8 643\$950	16 536\$000
N. S. do Monte do Carmo	1 120	1 403	6 590	-	-	-	-	3 405\$100	8 532\$009	11 937\$100
S. Francisco Xavier	900	937	4 232	6	-	74	-	1 905\$400	4 666\$810	8 574\$210
S. Luit	2 320	720	7 006	5	-	-	-	3 641\$260	7 430\$030	11 075\$290
N. S. da Oliveira	1 770	2 690	8 140	80	-	-	-	12 647\$460	5 475\$940	18 123\$400
N. S. da Penha de França	521	1 217	6 193	153	147	711	-	6 953\$700	2 944\$320	9 898\$020
D. vine Providencie	324	651	9 100	-	-	-	-	625\$500	7 712\$445	7 774\$945
Soma	25 694	40 553	144 845	293	10,213	941	3	151 075\$401	171 161\$199	322 236\$600

NAVOS	G E N E R O S							Importancia Total (réis)
	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Couro em cabido perças)	Catáu (arrobas)	Campeire (arrobas)	Coma (arrobas)	Agucar (arrobas)	
Santissimo Sacramento e N S da Lapa	1.675	2.923	5.787	748	40	108	—	18 081\$170
Bea Barroza	1.134	1.710	5.114	—	—	—	—	11 584\$670
N S da Esperança e Santa Rita	3 083	5 715	17.000	—	—	—	—	37 8°9\$360
M S. da Luz e Padro Gonçalves	5 288	1 374	12 080	70	—	—	—	21 115\$000
N. S. dos Prazeres e Santo Antônio	1.312	1.346	11.341	—	—	—	—	13 34°4\$70
S. Francisco de Paula	597	977	4 440	—	—	—	—	7.148\$860
Santa Rita e Santissimo Sacramento	989	2 148	6 064	—	—	—	—	11.312\$125
N. S. Mãe de Deus e Santo Antônio	1 487	1 372	4 800	296	—	80	—	°3 902\$250
N S dos Prazeres e Providência	1 687	2 638	5 685	—	16	—	411	17 553\$800
S. Francisco Xavier	1 589	° 008	3 077	1 014	128	—	—	10 307\$120
S. Sebastião (?)	735	1 891	7 023	1 870	81	—	—	14 832\$240
N S. do Rosário e Santo Antônio	522	1 533	5 584	500	—	—	—	10 850\$720
N S. de Oliveira	1 208	1 640	7 478	560	—	—	—	13 616\$340
S. Francisco de Paula e N S da Piedade	267	2 303	10 611	4 204	—	—	—	23 219\$280
Santo Cristo e N S da Arribida	678	1 469	5 850	3.319	—	—	—	14 335\$320
Ste Ana e S. Joaquim	2 440	4 068	8 263	100	181	676	—	29 025\$680
Ste Ana e S. José	926	1 862	4 031	74	—	—	—	12 443\$400
N S. da Moura do Carmo	1 598	2 074	3 404	—	64	—	—	15 278\$337
Soma	27 315	38 051	129 032	12 755	413	881	60	411 295 815\$062

Dedicando-se com perseverança ao incentivo da economia agropecuária, a Companhia conseguiu em poucos anos resultados realmente portentosos. A produção exportada pelo porto de S. Luís para Lisboa durante os dezanove anos que se estendem de 1760 a 1778 foi deveras auspiciosa para o crescimento orgânico da capitania do Maranhão. Os dados estatísticos relativos aos carregamentos representam uma nova etapa da colonização. Marcam, outrossim, a superação de uma economia de subsistência, impotente para desenvolver-se pelas suas próprias forças, e o início de um empreendimento mercantilista de base geográfica intercontinental.

O Maranhão encontrou na Companhia novos alentos. A movimentação portuária de São Luís deu à terra generosa as energias necessárias ao seu rejuvenescimento, assegurando-lhe convivência com mercados da Europa mercantilista seculares de produtos tropicais. A maneira do que se realizou no Pará, a empresa pombalina abriu ao Maranhão o comércio do Atlântico, do Báltico, do Mediterrâneo e do Mar do Norte. Deu-lhe, enfim, a base geográfica intercontinental que êle vinha reclamando desde recuados anos.

O objetivo da realza ao apadrinhar a Companhia não foi o de instituir um organismo monopolista que se fortalecesse à custa da ruína social. Os privilégios outorgados pela Coroa não tiveram o fundamento de elevá-la em prejuízo dos colonos. Os favores concedidos beneficiavam, embora indiretamente, os lavradores. A empresa, quanto mais forte se apresentasse pela posse de tais prerrogativas, melhor poderia trabalhar pelo fomento da agricultura comercial e, em vista disso, pela humanização da paisagem tropical ultramarina.

A instituição da empresa colonial representou, portanto, uma possibilidade de mudança da minguada economia do norte do Brasil.

A correspondência para o reino dos governadores do Estado do Grão Pará e Maranhão evidencia um especial em-

penho em demover as dificuldades prejudiciais aos povoadores. Da boa vontade de Pombal também temos testemunho: em 1759 ordenou o orgulhoso ministro que se observasse o parágrafo 23 dos estatutos da Companhia — vendas a crédito mediante o juro de 5% — para levantar as iniciativas e estimular a cultura dos gêneros já existentes e de outros que de novo se introduzissem (5). Os juros diminuir-se-iam, porém, para três por cento e na venda de escravos africanos não seriam cobrados durante o primeiro ano (6). Mais tarde, em 1773, foi estabelecido que não se venderiam negros senão pelo seu primeiro custo em África, adicionando-se-lhe unicamente o frete (7).

O mercantilismo pombalino dedicou-se, pois, ao incentivo da economia colonial e à aplicação rendosa de capitais, cujos benefícios eram oriundos do aumento da produtividade agropecuária e da celeridade do giro comercial.

A partir de 1760, sobretudo, evidencia-se, pelotanto, a transformação estrutural do Maranhão. O movimento de navios da Companhia na rota de São Luís, carregados de gêneros comerciáveis, comprova o revigoramento econômico dessa vasta área do norte do Brasil. Os mapas seguintes ilustram o novo processo de desenvolvimento da riqueza maranhense.

SAIDA DE NAVIOS DA COMPANHIA DO PORTO DE SÃO LUÍS PARA LISBOA

Anos	1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771
Saída	3	5	5	5	7	8	7	8	9	10	7	3
Anos	1772	1773	1774	1775	1776	1777	1778	SOMA				
Saída	13	16	11	13	13	19	18	180				

(5) Cf. Instituição . parágrafo 23, pág. 10.

(6) A. H. U. — M. P. (1759-1760).

(7) "a mente de S Magestade era favorecer a estes povos introduzindo-se-lhe escravos mais baratos" (Idem, M M n 29, 1774 1775).
Vide ainda o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana

MOVIMENTO DE NAVIOS DA COMPANHIA NA ROTA DE SÃO LUÍS (1760-1778)

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
(Frota de 3 navios)	1760	3
São Domingos	1761	1
São Pedro	1761, 1769, 1772, 1773 e 1774	5
São Marçal	1761, 1765	2
São Lázaro	1761, 1762, 1765, 1766, 1769, 1770, 1771, 1772 e 1773	11 (2 em 1769 e 1772)
(Um navio não identificado)	1761	1
(Frota de 4 navios)	1762	4
(Frota de 5 navios)	1763	5
(Frota de 6 navios)	1764	6
S. Francisco Xavier	1764, 1765, 1766, 1770, 1772, 1773, 1777 e 1778	8
(Um navio não identificado)	1765	1
S. João Batista	1765, 1766, 1769, 1770, 1772 e 1773	7 (2 em 1772)
N. S. da Conceição	1765, 1766, 1769, 1772, 1773, 1774 e 1775	8 (2 em 1772)
Santo António	1765	1
São Sebastião	1765, 1766, 1769, 1772, 1774 e 1778	6
N. S. das Necessidades	1766, 1769, 1770	3
(Frota de 8 navios)	1767	8
(Frota de 9 navios)	1768	9
N. S. Madre de Deus	1769, 1770, 1771, 1772, 1773 e 1774	7 (2 em 1773)
São Luís	1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, 1775 e 1777	11 (2 em 1773, 1774 e 1777)
São Paulo	1769, 1770, 1773 e 1774	4
N. S. da Oliveira	1769, 1772, 1774, 1776, 1777 e 1778	8 (2 em 1777 e 1778)
Piedade	1772, 1773, 1774 e 1775	4

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
N. S. de Nazaré	1773 • 1775	2
N. S. de Boa Viagem	1773	1
Santa Ana, S. José • Almas	1773 • 1775	2
N. S. do Rosário	1773	1
Santíssimo Sacramento	1773, 1774, 1775 • 1776	4
Santa Ana • S. Joaquim	1774, 1775 • 1778	3
Conceição, Ste. Ana • Almas	1775	1
N. S. do Sacramento	1775	1
Prazeres	1775	1
Santa Izabel	1775 • 1776	2
N. S. do Rosário • Ste. Ana	1775 • 1778	2
N. S. da Piedade e Amizade	1775	1
Boa Viagem • Corpo Santo	1776	1
N. S. de Nazaré • Ste. Ana	1776 • 1777	3 (2 em 1777,
S. Francisco de Paula	1776, 1777 • 1778	3
N. S. de Monte do Carmo	1776, 1777 • 1778	4 (2 em 1777
Bela Baroneza	1776, 1777 • 1778	3
Santo António • S. Joaquim	1776	1
Delfina	1776	1
S. Pedro Gonçalves	1776	1
N. S. da Insula (?) • Santo António	1776	1
N. S. da Esperança • Santa Rita	1777 • 1778	2
S. Zacarias	1777	1
N. S. dos Prazeres • Santo António	1777 • 1778	2
S. Ana • N. S. da Lapa	1777	1
N. S. de Nazaré • Santo António	1777	1

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
N. S. da Oliveira e Sta. Ana	1777	1
N. S. da Penha de França	1777	1
Divina Providência	1777	1
Santíssimo Sacramento e N. S. da Lapa	1778	1
N. S. da Luz e São Pedro Gonçalves	1778	1
Santa Rita e Santíssimo Sacramento	1778	1
N. S. Mãe de Deus e Santo António	1778	1
N. S. dos Prazeres e Providência	1778	1
Santo Cristo e N. S. da Arrábida	1778	1
Santa Ana e São José	1778	1
S. Francisco de Paula e N. S. da Piedade	1778	1
Total dos Navios : 32	Tempo de giro mercantil : 19 anos	Total das viagens : 180

Cinquenta e dois navios da poderosa frota mercante da Companhia (8) operavam na rota do Maranhão. O movimento do porto de São Luís registra 180 saídas de embarcações da empresa monopolista durante o tempo de 19 anos que se estende de 1760 a 1778.

Os gêneros da capitania transportados para Lisboa nessas 180 carregações são demonstrativos da quantidade e diversidade das exportações maranhenses. Algodão, arroz, atados, gengibre, couros em cabelo, cacau, anil, cera, tapioca, café, copaíba, tabaco, sêbo, cravo, tartarugas, varas de parreira e madeiras de lei formavam as cargas de torna-viagem

(8) Veja-se o capítulo — A tonelagem da frota da Companhia

dos navios que saíam de São Luís para a capital do reino. Os três primeiros produtos distinguiram-se no volume dos carregamentos. O mapa seguinte (9) realça os montantes das exportações de algodão, arroz e atnanados da capitania do Maranhão, durante aquele período de dezenove anos de giro mercantil da Companhia.

**EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO, ARROZ E ATANADOS
DE S. LUÍS PARA LISBOA (1760 - 1778)**

ANOS	MILHARES DE ARRÓBAS		ATANADOS (Peças)
	ALGODÃO	ARROZ	
1760	6.510	—	21 810
1761	5.197	—	38 212
1762	3.396	—	18 472
1763	9.659	—	21 765
1764	6.476	—	39 132
1765	7.521	—	45 235
1766	11.217	—	25 696
1767	12.705	225	31 621
1768	23.810	273	18 127
1769	25.470	555	23 944
1770	15.542	627	23 694
1771	12.015	8.133	7 795
1772	37.236	30.217	26 725
1773	40.813	57.465	20 903
1774	20.994	50.920	17 399
1775	25.886	109.599	22 691
1776	25.521	75.154	10 037
1777	40.553	144.845	25 694
1778	38 051	129 032	25 515
S O M A	362.572	407.045	464 467

Os dados estatísticos apurados dão idéia da amplitude do tráfico maranhense acionado pelos trânsitos da Companhia. O algodão e o arroz, que nunca tinham sido objeto de exportação, começaram a girar, respectivamente, a partir de 1760 e 1767, engrossando sobremaneira as rotas marítimas do mercantilismo pombalino que demandavam as

(9) Quadro organizado com os elementos extraídos das carregações

praças européias do Mediterrâneo, do Báltico e do Mar do Norte. O gráfico seguinte é comprovativo.

As tendências que vimos esboçarem-se e definirem-se na capitania do Pará (10), com a revelação comercial de âmbito atlântico, afirmam-se também nitidamente no Maranhão, com o aparecimento de uma nova economia criada com o vigor que lhe imprimiu a empresa mercantil ultramarina. Nela apercebem-se, cada vez mais claramente, os novos fundamentos do processo de desenvolvimento econômico da Amazônia brasileira.

Afigura-se-nos que já ficou suficientemente demonstrada a pobreza maranhense anterior a 1755 (11). Da capitania não se faziam exportações e as importações realizavam-se por ocasião da passagem dos navios que se dirigiam espaçadamente para o porto de Belém. Só depois do estabelecimento da Companhia é que cresceu o comércio de exportação. Este fato é confirmado pela correspondência e memórias da época: "o progresso do Maranhão é a mais vizível e indispensável prova da Utilidade da Companhia...; o que era o Maranhão ou o que se exportava antes da introdução da Companhia? Nada ou quase nada... Eu o vi e presenciei, achando-me naquela cidade em o ano de 1755" (12).

A produção exportável do Maranhão, desde que a Companhia tomou conta do tráfico, tomou um expressivo incremento. As exportações que, dantes, eram quase nulas, de 1760 a 1778 fizeram-se através de 180 navios que animaram enormemente as atividades portuárias de São Luís.

Em 1760 o Maranhão iniciou, graças à Companhia, sua exportação ordenada de algodão com 6.510 arrôbas. Anos depois, em 1767, os administradores da sociedade monopolista embarcaram a primeira carregação de arroz branco

10. Veja-se o capítulo — As carregações do Pará.

(11). Vide o capítulo — A situação do norte do Brasil.

12) Carta de João Pereira Caldas, datada de 11 de setembro de 1777. A Martinho de Melo e Castro, in A. H. U. — M. P. de 1776-1777.

que atingiu 225 arrôbas. Daí por diante, êsses dois produtos maranhenses jamais deixaram de figurar nos carregamentos de torna-viagem dos navios da Companhia com significativa primazia.

A representação gráfica da exportação de algodão e arroz de São Luís para Lisboa em milhares de arrôbas é realmente elucidativa. Durante os dezenove anos que se estendem de 1760 a 1778, os navios da Companhia transportaram para a metrópole 362.572 arrôbas de algodão. A composição percentual do montante de arroz exportado foi, todavia, bem maior: em apenas doze anos (1767-1778) foram embarcadas no porto de São Luís com destino a Lisboa 607.045 arrôbas da produção orizícola maranhense.

Na verdade, os carregamentos de arroz e algodão a partir daquelas balizas cronológicas engrossaram, extraordinariamente, as rotas atlânticas senhoreadas pela Companhia.

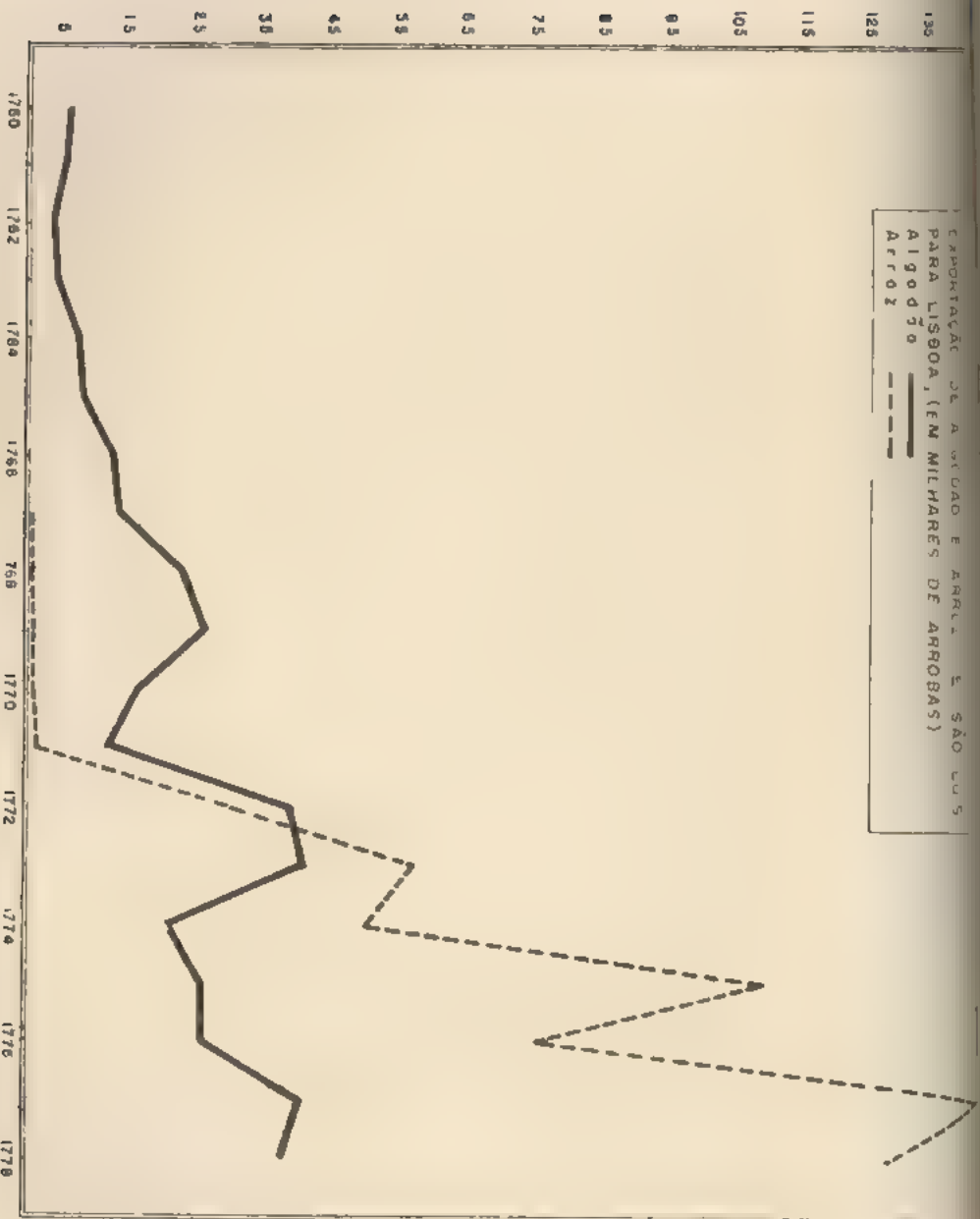
Até o ano de 1766, inclusive, não houve exportação de arroz, embora o cronista Cesar Augusto Marques (13) conjecture ter sido a primeira remessa nesse ano, com 2 847 arrôbas consignadas à Junta da Administração da Companhia, o que julgamos inaceitável. Em nosso roteiro arquivado não encontramos, com efeito, nenhum documento comprobatório anterior a 1767. O cronista gaioso, em seu mencionado "Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão", afigura-se-nos, igualmente, pouco convincente. Saliente-se, ademais, que os algarismos que ambos apresentam nem sempre são persuasivos (14).

Em nenhum dos navios saídos do porto de São Luís para Lisboa antes do ano de 1767 figuram embarques de

(13) Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão, pág. 28, Maranhão, 1870.

(14) Alguns historiadores da nossa economia colonial têm bebido nas águas dos cronistas Cesar Augusto Marques, Manuel Barata e R. J. de Sousa Gaio. Infelizmente, porém, nem sempre os dados estatísticos que figuram em suas crônicas merecem crédito.

EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR E ARRUZ
 PARA LISBOA, (EM MILHARES DE ARROBAS)
 1904-70
 Aço 2



arroz maranhense. Os papéis avulsos e, bem assim, os códices alusivos à Companhia, guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa, não ministram esclarecimento sobre o assunto. Os maços de documentos referentes à capitania do Maranhão, conservados no Arquivo Histórico Ultramarino, na capital portuguesa, tampouco nada informam. O "Marco dos Navios", que se acha no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, cuja divisa cronológica inicial é o ano de 1772, também não esclarece. Saliente-se, outrossim, que os citados cronistas não mencionam fontes.

Assim sendo, concluímos, portanto, estribados nos próprios arquivos da empresa, que a primeira exportação de arroz de São Luís data, realmente, de 1767, com um volume de 225 arrôbas embarcadas para a metrópole numa frota da Companhia composta por oito navios. Além dessa carregação, os navios da sociedade monopolista transportaram nesse ano para Lisboa: 31.621 atanados, 12.705 arrôbas de algodão, 533 de gengibre, 153 de cacau, 101 de cera, 655 quartilhos (15) de óleo de copaíba e 133 cepos de madeira de lei (16).

O Maranhão, capitania muito menos importante que a do Pará, antes do estabelecimento da Companhia, alcançou, depois, um desenvolvimento econômico deveras impressionante.

A cultura dos dois principais gêneros de produção exportável — arroz e algodão — só por si foi suficiente para fazer a riqueza maranhense. A introdução do cultivo de arroz branco deve-se à iniciativa particular da Companhia. Anteriormente, a espécie produzida era o chamado "arroz da terra", vermelho, conhecido pelo nome de "arroz de Veneza", fruto nativo, miúdo e quebradiço, afirma o cronista

(15) Quartilho é a quarta parte de uma canada, que correspondia a 0,35 litro e hoje se toma por meio litro, especialmente no norte de Portugal.

(16) A. H. U. — M. M. n. 26 (1764-1769).

Cesar Marques (17). Jerônimo de Viveiros, historiador do Maranhão, aceita o informe (18). Gaioso (19), por sua vez, não teve dúvidas em dar à Companhia o galardão da montagem da orizicultura no norte da colônia.

O arroz, gênero de primeira necessidade, fôra sempre em Portugal importado pelos mercadores estrangeiros que o conduziam de Veneza, de Gênova e, sobretudo, da Carolina, “sem que desta variedade de introdução viesse a resultar outra diferença que o passarem as somas de dinheiro para as mãos dos ingleses” (20).

Criada a Companhia, em 7 de junho de 1755 (21), foi escolhido para iniciar a cultura em São Luís o capitão Jose Vieira da Silva que, anos depois, em 1766, distribuiu por alguns lavradores maranhenses as primeiras sementes de arroz branco da Carolina. Nesse mesmo ano, a Junta da Administração enviou de Lisboa o tenente-coronel José de Carvalho com todos os utensílios próprios para a construção de um engenho de arroz, o qual foi montado junto às margens do rio Anil (22).

Logo que foi reconhecida a utilidade da nova produção orizícola, de excelente qualidade, superior à americana da Carolina, não lhe faltou o incentivo de mais alto grau. O governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, zeloso defensor dos interesses dos colonos, procurou, por todos os meios, incitá-los à cultura do precioso gênero de exportação. Para compensar devidamente o trabalho dos orizicultores, conseguiu, outrossim, que a Junta da Administração da Companhia enviasse dinheiro sufi-

(17) Op. cit. pág. 28.

(18) Op. cit. 1.º vol., pág. 76.

(19) Op. cit. pág. 181.

(20) Requerimento da Junta da Administração da Companhia a D. Maria I datado de Lisboa a 7 de maio de 1777 (A. H. M. F. — Maço 2 Consultas da C.G.P.M., 1761-1778).

(21) Cf. Instituição..., pág. 20.

(22) Cf. Marques, Cesar — Dicionário. ., pág. 28.

ciente para lhes comprar o arroz por preço compensador e à vista (23).

Todavia, dada a existência de arroz vermelho — nativo e de fácil coleta — os colonos não aceitaram a substituição dêste gênero indígena pelo exótico, importado, melhor, porém mais trabalhoso. Assim sendo, viu-se Melo e Póvoas obrigado a impôr a cultura do arroz branco. Aos recalci-trantes seriam aplicados severos castigos: se fôsem lavra-dores teriam um ano de cadeia e pagariam 100\$000 réis de multa, metade para as obras públicas da cidade de São Luís e outra parte para o denunciante, "e sendo escravo o que cultive outra qualidade de arroz que não o da Carolina, terá dois anos de cadeia, e sendo índio andarà o mesmo tempo de dois anos" (24). Semelhante preceito ao som do rufo de caixas foi publicado em São Luís, Guimarães, Icatú, Alcântara, Mearim e Itapecuru-Mirim, "com o que ninguém poderá alegar ignorância" (25).

Com medidas dessa ordem, a Coroa procurava encorajar a lavoura orizícola. Os resultados foram realmente admiráveis. O planejamento para a produção de arroz datava da instauração da Companhia pombalina de comércio. A empresa monopolista vislumbrou logo as possibilidades agrícolas das ribeiras maranhenses, sobretudo as do Mea-rim e do Itapecuru. Uma orientada política econômica de

(23) Offício de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datado de 30 de julho de 1772, in A.H.U. — M.M., de 1770-1773.

(24) "advertindo também a todos os lavradores que é muito prejudicial ao mesmo ramo de comércio e a perfeição com que este gênero se deve fabricar. Esta cultura do arroz é de muito empenho de S. Magestade e que por isso espere que todos os que quizerem mostrar se bons vassallos se apliquem com excesso à plantação do mesmo arroz tendo a certeza de que podera ter baixa este gênero, porque por muito que haja muito é necessario. E para que todos o saibam o quanto é prejudicial a este novo estabelecimento e ramo de comércio a cultura do arroz da terra ou de outro que não seja o da Carolina —" (Cf. Bando dado em São Luís a 29 de novembro de 1772, assinado por Bernardino José Pereira de Castro, Secretário do Governo da Capitania. Ibidem).

(25) Ibidem

fomento poderia, portanto, colocar a capitania do Maranhão no rol dos maiores centros exportadores do mundo, em apenas dois anos, o que propiciaria ao Estado, aos lavradores e à Companhia excelentes resultados (26).

A realeza, nessa fase de ensaio, mostrou-se sempre disposta a pôr em prática uma política ultramarina destinada à intensificação da riqueza agropecuária, da qual provinham as melhores carregações dos navios da Companhia de comércio. Em 9 de março de 1762, D. José I determinou que se fizesse tudo em favor da produção exportável, evitando-se tanto quanto possível "contrabandos que se fazem à Companhia" (27). O produto apreendido seria dividido metade a favor da empresa e o restante para os delatores (28).

A providência régia não produziu, todavia, os melhores resultados. O tráfico ilícito continuou a prejudicar a sociedade exclusivista. Em 4 de novembro de 1763, o monarca prescreveu que nas alfândegas do Estado "se seem todas as fazendas debaixo de serem reputadas de contrabando as que não tivessem selo" (29). Anos depois, em 22 de agosto de 1777, nos últimos meses de vida da Companhia, a Coroa mandou passar novas ordens para evitar o contrabando que a título de mimos se costumava fazer do Pará e Maranhão para Lisboa (30).

A agricultura e o comércio floresciam, no entanto, apesar da ação atravessadora do tráfico ilícito. A economia da colônia, afastada cada vez mais da singeleza nativa, criara, afinal, condições favoráveis de evolução. Em 4 de setembro de 1769, Joaquim de Melo Póvoas informava a Corte, através do Conselho Ultramarino, sobre o movimento

(26) Cf. Carta de Melo e Póvoas ao conde de Oeiras, datada do Maranhão a 2 de setembro de 1769. Idem, M M n 26 (1764-1769).

(27) A H M F Maço n. 1 (1755-1760) C da C G P M

(28) Ibidem.

(29) Ibidem.

(30) Vide cópia da ordem que se expediu (Ibidem).

do pôrto de São Luís (31). A carregação de artigos comerciais era grandemente auspiciosa. Em pouco mais de um semestre daquele ano, dez navios haviam saído do Maranhão com destino à Capital do reino (32). Era a maior frota "que já se viu". O valor das exportações da conta da Companhia quase atingiu 128 contos de reis — 127.995\$692 — oriundos de 23.944 atanados, 25.470 arrôbas de algodão, 130 de cera, 1.107 de gengibre, 555 de arroz, 21 barris de óleo de copaíba e 103 cepos de madeira de lei (33).

O embarque de arroz nêsse ano de 1769 foi, como ficou demonstrado, de 555 arrôbas, o maior carregamento até então exportado pelo pôrto de São Luís para Lisboa. Aguardava-se, ademais, um ano agrícola altamente remunerador com uma safra admirável. As condições climatológicas foram, todavia, adversas. A produção exportável de arroz foi muito inferior aos prognósticos dos lavradores. Dada a grande sêca que assolou o Maranhão, perderam-se as sementes que se haviam feito. Por isso não foi embarcado o arroz que se esperava, "porque não houve inverno este ano e sem muita agua se não pode crear este genero (34).

Em 1769 procedeu-se, porém, a uma nova experiência fomentista no setor da cultura do arroz branco. Até então, esse gênero vinha sendo cultivado nas ribeiras maranhenses, sobretudo nas várzeas do Mearim e do Itapecuru. Graças aos técnicos da Companhia de comércio e navegação fêz-se o ensaio agrícola do arroz nos campos, "conhecendo-se que ali se dá perfeitamente e já bastantes lavradores se preparam de arados para fazerem aquela sementeira que se lhe correr bem o tempo poderá o Maranhão sustentar essa Côrte de arroz" (35). Impunha-se, entretanto, moínhos

(31) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).

(32) Eram os navios seguintes: N S Madre de Deus, São Lázaro, São João Batista, N S. da Conceição, São Luís, São Pedro, São Paulo, São Sebastião, N S. da Oliveira (?) e N S das Necessidades (Ibidem).

(34) Cf Cartas de Melo e Póvoas de 3 e 4 de setembro de 1769 (Ibidem)

(35) Ibidem.

para o descasque do produto. Joaquim de Melo e Póvoas referia-se à urgência da construção de oito ou dez moinhos, expressiva mostra de que a orizicultura achava-se em crescente adiantamento (36).

Meses mais tarde, a 21 de agosto de 1770, Joaquim de Melo e Póvoas, governador da capitania do Maranhão (37), informava ao Conselho Ultramarino que os armazéns da Companhia ficavam ainda bem providos de gêneros da terra, "que ao menos poderiam carregar mais dois navios" (38).

Com efeito, nesse ano de 1770 saíram do pôrto de São Luís para a capital do reino sete navios com 23.694 atana-dos, 15.542 arrôbas de algodão, 21 de cacau, 627 de arroz, 263 de gengibre, 565 de jutaí-cica (39) e 24 barrís de óleo de copaiba. O valor das carregações da conta da Compa-nhia ultrapassou a quantia de 70 contos de reis — 70.271\$733 (40).

Em 24 de dezembro de 1770 a situação geral da orizi-cultura era realmente animadora. Apesar de mal apare-lhados, os lavradores maranhenses haviam conseguido um ano agrícola compensador. A safra do produto abria novas perspectivas de acumulação social de riqueza. Lourenço Belfort chegou a colher 10.500 alqueires (41), segundo afir-ma o cronista Cesar Marques (42). O arroz comprado nesse ano pelos administradores da Companhia aos colonos e des-

(36) "agora que se semeia no campo e se conhece que se dá excellente-mente espero que esta capitania possa dar arroz ao povo dessa Corte. É preciso fazer-se 8 ou 10 Moinhos". (Ibidem)

(37) O governador e capitão-general do Estado era, então, Fernando da Costa de Ataíde Teive, que tomou posse em 14 de setembro de 1763 e deixou a administração em 4 de março de 1780, já depois de ex-tinta a Companhia do Grão Pará e Maranhão (Cf. C C G C G P G.M., in A.B.A.P.P. t. V, pág. 327. Pará, 1906).

(38) Carta de 21 de agosto de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, in A H U — M M n 26 (1764-1769)

(39) Resina do jutaí, com que se dá lustro à louça de barro

A H U — M M n 26 (1764-1769)

(41) Medida de capacidade para secos. Em Portugal o alqueire variava, porém, de Concelho para Concelho. O de Lisboa equivalia a 13,8 litros.

(42) Op. cit. pág. 28.

cascado nos moinhos atingiu 239 alqueires, pagos à razão de 250 reis (43). Nos anos anteriores os feitores da empresa monopolista adquiriram aos lavradores 114 alqueires, em 1767, e 70 alqueires em 1768, pagando-lhes os mesmos 250 reis, preço que se manteve, pelo menos, até 30 de julho de 1772 (44).

Em 1770 o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi, portanto, de 627 arrôbas, a maior carregação até aí embarcada nos navios da Companhia. Nos três primeiros anos da produção exportável — 1767, 1768 e 1769 — havia sido, respectivamente, de 225, 273 e 555 arrôbas. O aumento era, pois, confortador.

A partir de então, os orizicultores maranhenses reconheceram a importância econômica da nova lavoura. O cultivo do arroz descortinava risonhas esperanças. Em fins de dezembro de 1770, a Junta da Administração da sociedade monopolista mandou ordem aos seus feitores de São Luís para que comprassem a Lourenço Belfort e, bem assim, aos demais lavradores da capitania, todo o arroz que pudessem negociar até o preço de 2\$000 reis o quintal (45), sendo o produto descascado e ensacado, e a 1\$600 reis o arroz em casca (46).

Em 1770 o arroz ensacado custava em São Luís 500 reis a arrôba, "com o que andava o povo muito satisfeito" (47). Nesse ano, embora tivesse aumentado a exportação do arroz, houve uma praga de ratos que destruiu grande parte das sementeiras do interior maranhense. Apesar do flagelo, ficaram para cima de 10 mil alqueires nos armazéns da Companhia à espera da conclusão dos moinhos para serem descascados. Os lavradores haviam feito extensas roçadas

(43) Cf. Carta dos administradores do Maranhão de 30 de julho de 1772 in A.H.U. — M.M. n. 28 (1772-1773).

(44) Ibidem.

(45) Péso antigo equivalente a quatro arrôbas — 50.80 quilos

(46) Cf. Marques, Cesar — op. cit. pág. 28.

(47) Ibidem.

nos vales do Mearim e do Itapecuru, aguardando-se frutuosa safra no segundo semestre de 1770 (48).

Dêse ano em diante, os moinhos da Companhia substituíram os velhos pilões que tanto quebravam o arroz. Novos técnicos e novas instruções para os orizicultores foram enviadas de Lisboa pela Junta da Administração da empresa (49). De 1770 a 1772, os administradores da Companhia em São Luís desembolsaram uma importância superior a treze contos de réis — 13.421\$043 — com plantação, sementeira e ordenados de peritos que trabalhavam nos engenhos de descascar arroz, elucidativo montante que dá idéia da extensão da lavoura comercial na capitania do Maranhão na segunda metade do século XVIII (50).

A Coroa concedeu aos colonos o privilégio de poderem consignar os gêneros das suas lavouras a seus correspondentes em Lisboa ou à própria direção da Companhia, na forma do que dispunha o parágrafo vinte e sete da instituição (51). Em ambos os casos obrigava-se a empresa monopolista a receber os carregamentos em seus navios, pagando-se-lhe, porém, pelo transporte, os devidos fretes (52).

Essa liberdade acarretou, todavia, certas fraudulências. Os particulares embarcavam produtos mercantilizáveis de baixo dos nomes dos agricultores. O contrabando fazia-se, assim, em prejuízo da Companhia. Diante do inconveniente, a realza, a 26 de fevereiro de 1760, resolveu restringir o favor, permitindo aos colonos somente poderem consignar os gêneros à direção da Companhia (53). Esta, porém,

(48) Ibidem.

(49) Cf. "Exame e Resposta aos fundamentos da Representação que os homens de Negocio da Praça desta cidade fizeram a Magestade para a extinção da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, que poderá servir para a decisão desta importante materia", in A H U — G. P. n. 17 (1754-1776).

(50) A H M F — L B C G P M Demonstrações ns 19, 23 e 27

(51) Cf. Estatutos..., parágrafo 27, pág. 11.

(52) Ibidem.

(53) A H M F. — Maço n. 1 da C.G.P.H.; L R.C da C G.P M n. 86.

grandemente interessada em animar a orizicultura maranhense, "para o aumento do Estado e beneficio dos lavradores", facilitou o comércio determinando, em 14 de dezembro de 1771, que se cobrassem aos colonos apenas 250 reis de frete por arrôba de arroz embarcada nos seus navios, dando-se-lhe preferência a qualquer outro produto de exportação (54).

Graças à politica fomentista da Coroa e da Companhia, o mercado produtor de arroz maranhense pôde firmar-se. Com a introdução de mão-de-obra escrava oriunda da Guiné e de Angola (55), a empresa pombalina resolveu o aflitivo problema da escassez de braços para a agricultura comercial.

De 1770 em diante, a produção exportável da capitania no setor da orizicultura — principal riqueza — aumentou extraordinariamente. Os quantitativos das exportações para Lisboa que figuram nos quadros estatísticos teriam, no entanto, sido mais elevados se a Companhia tivesse mais navios para o transporte das fartas colheitas. Já a 16 de setembro de 1769, Melo e Póvoas escrevia a Francisco Xavier de Mendonça Furtado afirmando que seriam precisos quinze navios para o embarque dos "efeitos da terra", expressivo testemunho do crescimento da atividade agrária na baixada maranhense (56).

No ano de 1771, o volume da exportação de arroz foi de 8.133 arrôbas. Esse montante não atesta, porém, com fidelidade, a abundância dêste gênero. Outra carta de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada de São Luís a 10 de maio de 1771, refere-se à fartura de arroz nas ribeiras do Itapecurú e Mearim, "por onde choveu mais sedo" (57). Sendo a época da colheita dêsse gênero de exportação de fins de maio até julho, não era possível que

(54) Ibidem, CA.M. n. 105.

(55) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana

(56) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).

(57) Idem, Maço n. 28 (1772-1773).

se descascasse o arroz daquela safra a tempo de alcançar a frota que saiu do Maranhão em agosto ou na corveta que partiu em setembro, período em que os lavradores, ultimada a colheita do arroz, iniciavam a do algodão, bem como a "factura de farinhas e a fazerem novos rossados". Era inadmissível, portanto, conduzir o arroz para São Luís, o que principiavam a fazer pelo Natal em diante (58). O arroz que havia entrado durante os anos de 1769 a 1770 nos armazéns da Companhia, em São Luís, era da lavoura que os administradores da empresa mandaram fazer nos campos para experiência de alguns agricultores maranhenses (59).

A produção agrícola crescia admiravelmente. Difícil era, entretanto, o descasque do arroz. Em 10 de maio de 1771 existiam somente três moinhos que a Companhia mandara construir. No verão a falta de água impedia o beneficiamento. No inverno, não raro, as cheias arruinavam o trabalho regular dos moinhos (60). A solução apontada por Joaquim de Melo e Póvoas ao Conselho Ultramarino consistia em se assentarem dez ou doze fábricas destinadas a "moerem com marez por não haver rio com suficiência para essa obra" (61).

Os moinhos de Lourenço Belfort, o principal lavrador maranhense, eram insuficientes e rudimentares. Serviam unicamente para tirar a primeira casca ao arroz. Era, depois, necessário conduzir o gênero ao pilão onde "se quebra muito e por isso não fica meio por meio" (62).

Em maio de 1771 encontravam-se nos armazéns da Companhia, em São Luís, 5.211 alqueires de arroz aguardando beneficiamento. Por faltarem os moinhos de pedra, a Junta da Administração da Companhia mandou erigir, provisoriamente, moinhos de madeira, à imitação dos de

(58) Ibidem.

(59) Ibidem.

(60) Ibidem.

(61) Ibidem.

(62) Ibidem.

Belfort, destinados a aumentar o volume da exportação. Com o produto que ficasse quebrado podiam-se, ademais, suprir os navios, sustentar os escravos da Companhia ou deixá-lo para gasto da terra (63).

A produção exportada nos anos de 1768 e 1769, respectivamente 273 e 555 arrôbas, não animava a Companhia a fazer grandes despesas com a montagem de moinhos de pedra. A partir desta ultima data, sobretudo, quando Lourenço Belfort assinou contrato com os administradores da empresa, comprometendo-se a fornecer mil quintais de arroz por ano ao preço de cinco tostões a arrôba ensacada (64), a Companhia mudou, todavia, de atitude.

Em maio de 1771, Joaquim de Melo e Povoas ainda informava o Conselho Ultramarino sobre os adiantamentos feitos pela Companhia aos lavradores, "com dinheiro e efeitos na forma que se lhe ordena que com letras para serem pagas nessa Corte", bem como a respeito da tecnica agricola utilizada pelos colonos. Na orizicultura, o processo era deveras incipiente. "rossarem-lhe o mato e este estando seco botam-lhe fogo, se não tem havido chuvas e queima bem fica a terra bem preparada, porém, queimando mal depende de um grande trabalho, com que a terra nunca dá bom fruto; e assim mesmo com um pau vão fazendo buraco na terra e botando neles uns grãos de arroz e logo cobrindo com o pé" (65). O algodao e a cana eram plantados com enxada, "não cavando a terra como aí se costuma, mas abrindo covas para as sementes" (66).

Melo e Póvoas sugeria a Martinho de Melo e Castro a "experiencia de se lavrar o campo e semeá-lo ao uzo do país, e para isso rogo a V. Excia. queira mandar para aqui alguns soldados que saibam trabalhar com arado, pois nesta

(63) "O caso está que se consiga o estabelecimento que pretendemos, pois para o futuro se tirarão as conveniências" (Ibidem)

(64) "E acho o povo satisfeito com o preço de cinco tostões a arroba em saca" (Ibidem).

(65) Ibidem.

(66) Ibidem.

terra se ignora aquele modo de fabricar, *ainda que creio haverá aqui muita gente que nesse reino tenha tido aquele exercício de que cá se despreção*" (67).

Apesar do rudimentar sistema de cultivo, o arroz maranhense era mais formoso, maior e mais pesado do que o seu congênere da Carolina (68). Restava apenas aos orizicultores da colônia obterem da Companhia fundos necessários à montagem dos moinhos de pedra e cal destinados ao melhoramento do descasque do produto, único meio de se exportar o grão inteiro, evitando-se, assim, quebrá-lo nos pilões (69).

Em agosto de 1772 a Companhia mandou construir novos moinhos para beneficiar o arroz. Os administradores da empresa despenderam, até o dia 9 de junho desse ano, com a construção dos moinhos, uma importância superior a 14 contos de réis — 14.193\$595 (70). Não admira, portanto, que o volume do arroz comprado em 1772 aos lavradores pelos feitores da empresa monopolista e descascado nos moinhos fôsse de 10.637 alqueires, quando no ano anterior havia sido apenas de 3.202 (71). O aumento foi realmente impressionante, se nos lembrarmos de que o arroz beneficiado nos moinhos em 1768 não foi além de 70 alqueires (72).

Uma carta de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 1.º de março de 1772, refere-se ao fomento da orizicultura. O consumo anual de arroz no reino era, então, computado em 142.568 quintais, "feito pela diminuta porção de um arratel para

(67) O grifo é nosso (Ibidem).

(68) Ibidem.

(69) Cf. Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro, datada do Maranhão a 10 de maio de 1771 (Ibidem).

(70) Cf. Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro de 28 de agosto de 1772, (Idem, M.M. n. 28,, 1772-1773).

(71) Cf. Carta dos administradores da Companhia, datada do Maranhão a 30 de julho de 1772 (Ibidem).

(72) Ibidem.

doze comidas de cada seis pessoas" (73), significativo montante que a Coroa indicava aos lavradores maranhenses com o claro intento de mostrar-lhes quanto era importante o cultivo dêsse gênero colonial, tendo na Côrte o grande consumo que do cálculo se depreende.

A produção estava, no entanto, condicionada às "invernadas". Melo e Póvoas escrevia em 1.º de março. Nessa altura o inverno ainda não havia chegado. Os orizicultores mostravam-se, porém, satisfeitos. Os lavradores preferiam que as chuvas principiassem cair mais tarde, porque depois se colhia em melhor tempo, beneficiando-se o arroz com mais facilidade (74). Nas ribeiras do Mearim e do Itapecuru já chovia no comêço de março. As obras dos novos moinhos, "de onde sae o arroz mais inteiro porque dos pilões sae muito quebrado", iam adiantadas. Enquanto, porém, não se construísssem os moinhos de pedra da Companhia era necessário que os navios se demorassem mais tempo em São Luís para poderem levar, pelo menos, três mil arrôbas de arroz cada um (75). Para isso eram precisos de 50 a 60 dias de demora. De agôsto em diante esperavam os administradores da Companhia poder remeter arroz da nova colheita. Conforme a safra e o rendimento dos moinhos, assim o govêrno da capitania avisaria o Conselho Ultramarino para que a Junta da Administração da empresa mercantil enviasse navios suficientes para o transporte do precioso gênero regional (76).

A Coroa mostrava-se, com efeito, cada vez mais interessada no fomento da orizicultura maranhense. Portugal era país deficitário em trigo. A carência cerealífera foi uma constante na história econômica portuguesa. As frotas do arroz colonial ajudariam a Coroa a resolver a afitiva

(73) Carta de Melo e Póvoas de 1.º de março de 1772 (Ibidem).

(74) Ibidem.

(75) "porque sendo alvejado nos pilões é preciso mais tempo para se fazerem três mil arrobas que é o menos que desejo que vão em cada navio". (Ibidem).

(76) Ibidem.

fome do pão. Não admira, pois, que a cultura do arroz fôsse tão carinhosamente recomendada pelo Conselho Ultramarino. Na correspondência dos governadores com a Côrte e, bem assim, da metrópole com a administração da Capitania, acham-se valiosos informes dessa natureza. Com o claro intento de animar a produção exportável, a realza fêz à Junta da Administração da Companhia a indispensabilidade de se pagar o alqueire de arroz em casca a 400 réis e a arrôba do descascado a cinco tostões. Procurava-se com semelhante medida, estimular o descasque do produto e o seu giro mercantil (77).

Em 1772 o volume de arroz exportado de São Luis para Lisboa foi de 30.217 arrôbas. No ano anterior havia sido de 8.133, sendo que em 1770 as carregações não foram além de 627 arrôbas (78). O aumento foi, portanto, considerável. O crescimento continuou vigoroso nos anos seguintes. A ascensão da linha do gráfico concernente ao volume da exportação de arroz pelo pôrto de São Luis é realmente impressionante: 30.217 arrôbas em 1772, 57.465 no ano subseqüente, 109.599 em 1775 e 144.845 em 1777.

Os algarismos que figuram nos quadros demonstrativos são sobremaneira elucidativos. O melhoramento deve-se às novas condições de beneficiamento do produto, às excelentes invernadas maranhenses e à conjuntura internacional favorável. A independência dos Estados Unidos e a guerra anglo-americana que se seguiu criaram, na verdade, circunstâncias bonancosas ao arroz do Maranhão e, consequentemente, aos trânsitos da Companhia monopolista, dada a carência de preços competitivos no mercado consumidor internacional. O arroz da Carolina achava-se, então, demasiadamente minguado. A guerra entre os Estados Unidos e a Inglaterra cortou as grossas correntes do tráfico atlântico americano de produtos tropicais mercantilizáveis

(77) Cf. Carta de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro datada do Maranhão a 10 de outubro de 1772 (Ibidem).

(78) Cf. Quadros demonstrativos...

- arroz, algodão, açúcar e tabaco — favorecendo, sobremaneira a agricultura comercial no norte do Brasil assente nas negociações da Companhia pombalina.

É exato que nos anos de 1774 e 1776, conforme se verifica na representação gráfica e nas tabelas estatísticas da exportação de arroz de S. Luís para Lisboa, houve um diminuendo nas carregações. Em 1774 o volume de arroz embarcado para o reino foi de 50.920 arrôbas, quando no ano precedente havia sido de 57.465. Houve, pois, uma quebra de 6.545 arrôbas. Em 1775, logo no ano seguinte, a recuperação foi, no entanto, impressionante — 109.599 arrôbas de arroz foram transportadas para Lisboa numa frota da Companhia composta por 13 navios. No ano de 1776 a exportação baixou, contudo, para 75.154 arrôbas. Em 1777 subiu, porém, a 144 845, sendo precisos 19 navios para transportar essa respeitável carga. Nesse ano, além desse montante de arroz, a frota de São Luís levou para a metrópole os seguintes carregamentos: 25.694 atados, 40 553 arrôbas de algodão, 293 de cacau, 941 de gengibre, 3 barris de óleo de copaíba e 10.213 couros em cabelo. O total dos gêneros exportados ultrapassou a cifra de 322 contos de réis — 322.236\$600, sendo 151.075\$401 da conta dos lavradores e 171.161\$199 da Companhia (79).

A quebra dos anos de 1774 e 1776 no setor da exportação de arroz prende-se às condições climatológicas do "Meio Norte" da colônia que ocasionaram má safra. A infertilidade desses anos agrícolas deve-se ao retardamento do "inverno" maranhense. Uma carta de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada de São Luís a 30 de dezembro de 1776, refere-se à ausência de chuvas, fator geográfico que escaldou os arrozais e atrasou a colheita (80).

(79) A H U M M n 30 (1775-1777). Vide o mapa estatístico de 1777.

(80) Idem, M.M. n. 31 (1772-1778).

Registrar-se-ia, em 1774, semelhante fenómeno climático? É muito provável. Afigura-se-nos, no entanto, que o declive na curva da exportação desse ano deve-se, em parte, ao término do prazo de vinte anos proposto nos estatutos da Companhia para sua duração, motivo já apontado quando analisamos a retração do tráfico da empresa na rota do Pará (81). Realmente, o encolhimento do volume exportado em 1774 atingiu os principais produtos do Estado do Grão Pará e Maranhão. A estatística das carregações é grandemente elucidativa. Cacau, arroz e algodão, os três mais importantes gêneros exportáveis do norte da colônia desmedraram no ano mercantil de 1774. No ano seguinte, a recuperação foi, porém, realmente vigorosa. As duas baixas — 1774 e 1776 — não representam, todavia, nenhuma queda de longa duração, porquanto o crescimento do volume exportável nos últimos tempos da vida da Companhia foi sobremaneira expressivo. Os algarismos apurados são deveras esclarecedores e comprovativos.

Nos doze anos que se estendem de 1767 a 1778, o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi de 607.045 arrôbas (82). Durante esse período o arrátel de arroz em Lisboa nunca custou menos de 23 réis, chegando mesmo a ser vendido a 44 réis em setembro e outubro de 1772 (83), ano em que a Companhia preludiou a fase esplendorosa da exportação de arroz maranhense com uma carregação de 30 217 arrôbas, chegando em 1777 a 144.845, algarismos eloquentes que dão idéia bem precisa do crescimento orgânico da orizicultura colonial e da riqueza da rota atlântica intercontinental de São Luís na segunda metade do século XVIII.

Se atribuirmos ao arrátel de arroz na praça de Lisboa o custo médio de 30 réis, valor que não se nos afigura exa-

(81) Veja-se o capítulo - As carregações do Pará

(82) Cf. Quadro demonstrativo da exportação de algodão e arroz de S. Luís para Lisboa (1760-1778).

(83) Cf. Godinho, Vitorino Magalhães — *Prix et Monnaies au Portugal*, págs. 56 e seg. Paris, 1955.

gerado, tendo-se em conta os "electrocardiogramas" de preços organizados por Magalhães Godinho (84), apuraremos a importância de 36.422\$700 réis oriunda das 607.045 arrôbas transportadas de 1767 a 1778 do porto de São Luís para a capital do reino nos navios da Companhia. Dessas carregações, 428.310 arrôbas foram arrematadas pela Junta da Administração da empresa pombalina em leilões em Lisboa, de 1768 a 1777 (85). No primeiro ano foram arrematadas em hasta pública apenas 228 arrôbas, ultrapassando 100 mil arrôbas em 1775 e 1777, respectivamente, 118.200 e 103.500 arrôbas (86).

Os leilões realizavam-se na Casa do Despacho da Companhia. A arrematação tinha início às 10 horas da manhã. Os gêneros eram arrematados lote por lote, consoante listas organizadas pelos deputados da empresa. Nos produtos vendidos por arrôbas, o menor lance era de dez réis. Nos gêneros por arrátel, a Companhia aceitava todo arremate. No caso de avaria em qualquer artigo dava-se ao arrematante o abatimento considerado justo. Os gêneros podiam, todavia, ser examinados na Alfândega, na Casa da Índia ou nos armazéns da Companhia "onde se acham prontos para esse efeito pelas suas respectivas marcas ou lotes" (87).

Logo que o arrematante desejasse receber a mercadoria adquirida era-lhe entregue despachada à porta da alfândega. No caso do produto ser destinado à exportação para o estrangeiro, os arrematantes assinavam "fianças nos Li-

(84) Ibidem.

(85) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

(86) Veja-se o quadro demonstrativo dos gêneros arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agosto de 1777) no capítulo — As carregações do Pará.

(87) "Condições com que o Provedor e deputados da Junta de Administração da Companhia hão de por em lances e arrematar na Casa do Despacho". ., in A.H.U. — M.M. n. 28 (1772-1773).

O documento, sem data, acha-se assinado pelos seguintes deputados: Inácio Pedro Quintela, Francisco José Lopes, Domingos Lourenço, Silvério Luís Serra, Anselmo José da Cruz, José Ferreira Coelho, João Roque Jorge, Manoel Inácio Ferreira e Joaquim José Estollano (?) de Faria

vros das mesmas Alfândegas". Destinando-se, porém, ao consumo no reino, os arrematantes pagavam os direitos que "S. Magestade houve por bem perdoar aos que se es- trairem para os portos estrangeiros". Decorridos 30 dias contados a partir da arrematação, tôda a perda, risco ou avaria ficava por conta do arrematante. Este, no ato da arrematação, entregava a importância de 25\$600 réis e o res- tante no prazo de dois meses, excluindo-se, porém, os ata- nados que eram pagos no fim de seis meses. Certos gêne- ros so eram, no entanto, arrematados mediante pagamento à vista (88).

Depois do cacau, o arroz era o gênero mais procurado nos leilões. Artigo de primeira necessidade, tinha grande consumo na metrópole. Não admira, pois, que a Coroa e a Junta da Administração da empresa monopolista intensi- ficassem o seu cultivo nos campos e nas ribeiras maranhens- es. A partir de 25 de junho de 1777, dadas as condições

São João, Santo António e Almas	Manoel José de Irias		1775	Maranhão e Pará	Correi
Nossa Senhora da Conceição e São José	José António Lisboa		1775	Maranhão e Pará	Correi
Nossa Senhora do Belém	Sebastião Alberto Manoel da Cunha		1775 1776, 1777	Maranhão e Pará	Correi
Santo António, o Delfim	Lourenço Gomes dos Santos		1776	Pará e Maranhão	Correi
Grão-Pará	Manoel da Silva Thomás		1777	Pará e Maranhão	Correi
Santa Anna e São Domingos	José das Neves José de Oliveira Bulhão		1777 1777 (2a Viagem	Pará	Correi
São João Batista (2.ª[?])		2.700\$745	1761	Maranhão	Correi
São Domingos		1.882\$308	1761	Maranhão	Correi
São Marcel		1.526\$798	1761	Maranhão	Correi

(88) Ibidem.

ma Ana, do José e Alma			Maranhão	Nau
antissimo armento	Gaspar dos Santos	1774	Maranhão	Nau
ma Senhora do Livramento	Francisco de Sales	1777	Maranhão	Corveta
nações		1776	Maranhão	Nau
ma Izabel		1775	Maranhão	Galera
ma Senhora do Rosário e do António		1776	Maranhão	Galera
ma Senhora da Piedade e Amada	José Manoel	1772	Maranhão	Galera ou Corveta ?
ma Viagem do Corpo Santo			Maranhão	Corveta
nação e ma Anna			Maranhão	Corveta
ma Senhora do Monte do Carmo	João Pedro S. Alberto Dionizio dos Reis	1773 1776 1777	Pará Maranhão e ilhas do Cabo Verde	Corveta

de encolhimento da rota da Carolina, a realza, com o claro intento de fomentar a agricultura tropical e o respectivo giro mercantil para os países estrangeiros, desobrigou o arroz do pagamento de todos os direitos da exportação devidos ao Estado (89).

Diminuiu-se, com semelhante medida, a fuga do dinheiro para fora do reino, visto que o arroz era uma das formas de pagamento dos artigos importados pelo governo da Companhia dos mercados de Roterdão, Ruão, Amsterdão,

(89) Cf. Representação da Junta da Administração da Companhia, datada de Lisboa a 7 de maio de 1777, com a "Resolução Régia" dada no Palácio de N. S. da Ajuda em 25 de junho do mesmo ano, in A. H. M. F. — C. da C. G. P. M. — Maço n. 1 (1755-1760); L. R. R. fls. 86 v e segs. A petição da Junta acha-se transcrita in J. Mendes da Cunha Saraiva — Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil, Nota G. Parágrafo 2.º, Doc. n. 1, págs. 173 e segs. Lisboa, 1938.

Hamburgo, Gênova, Cadiz, Londres e Marselha, onde a empresa mantinha feitores (90).

Em 31 de dezembro de 1778, quase um ano depois da extinção da Companhia (91), Joaquim de Melo e Póvoas ainda escrevia a Martinho de Melo e Castro informando o Conselho Ultramarino a respeito do adiantamento da orizicultura maranhense (92). Nesse ano, 18 navios da Companhia transportaram de São Luís para Lisboa 129.032 arôbas de arroz, "ficando ainda neste porto sete navios que a maior parte deles tem o seu lastro deste genero" (93). O perspicaz governador da capitania do Maranhão havia enviado ao ministro da Marinha, com José de Oliveira Bulhão, comandante do navio "Santa Ana e São Joaquim", amostras de arroz beneficiado nos cinco moíños de descasque montados pela Companhia, "para que V. Excia. veja o adiantamento das fabricas" (94).

Além do arroz, principal produto da exportação maranhense, as frotas de São Luís transportavam para a capital do reino outros gêneros mercantilizáveis que figuram nos quadros demonstrativos das carregações da capitania: algodão, açúcar, cravo, tartarugas, anil, gengibre, varas de parreira, madeiras de lei, cera, taploca, café, copaíba, tabaco, sebo, sola, atanados e couros em cabelo.

A apuração estatística é grandemente esclarecedora. Depois do arroz, as exportações maranhenses de algodão tinham preeminências nas carregações da Companhia. As condições de cultivo na colônia e a situação favorável do algodão no mercado consumidor mundial eram razões suficientes para animar a política fomentista da Coroa e, bem assim, da empresa monopolista nesse setor da economia ultramarina. Os cotonicultores da capitania do Maranhão foram beneficiados pela conjuntura internacional oriunda

(90) Vide o capítulo - Os artigos de procedência européia

(91) Cf. Os apologistas.

(92) A H U. — M M ns 31 (1772-1778) e 32 (1778-1779)

(93) Ibidem.

(94) Ibidem.

da revolução industrial e da guerra da independência americana, acontecimentos que criaram enormes possibilidades de expansão da cultura algodoeira no norte da colônia. As perspectivas foram deveras favoráveis às exportações maranhenses de algodão provenientes da redução dos estoques nos países consumidores e do diminuendo da produção nos Estados Unidos, fato conexo com o que ficou dito para a agricultura comercial arroeira.

Antes do estabelecimento da Companhia tampouco havia produção exportavel de algodão maranhense, embora já fôsse conhecido o algodão branco, certamente introduzido pelos primeiros conquistadores que já o exploravam na Africa e na Asia (95). A produção não chegava, todavia, para o consumo regional. Os habitantes da capitania teriam rês, cordas e panos grosseiros. Estes eram vendidos em rolos e o fio em novelos. Conforme o pêso, um rôlo de pano custava 10\$000 réis, sendo o novêlo de fio negociado a 25, 50 e 100 reis (96). Constituia a moeda do tempo, tristonho indício da economia de subsistência da colônia (97).

A primeira exportação de algodão foi feita pela Companhia pombalina em 1760. Neste ano uma frota de três navios transportou de São Luís para Lisboa uma carregação de 6.510 arrôbas (98). Os administradores da empresa monopolista, obedientes às ordens da Junta da Administração, promoveram o seu cultivo e exportação. Joaquim de Melo e Povoas, governador da capitania, conseguiu que durante seu govêrno o algodão não pagasse tributo algum de saída, privilégio que permitiu à Companhia subir o preço de compra do gênero aos lavradores de 3\$200 para 4\$800 réis, a partir de 27 de setembro de 1776 (99).

(95) Cf. Aranha, Temístocles — O assucar e algodão, in O Paiz, n. 290, ano XXI, 27 de dezembro, Maranhão, 1883

(96) Ibidem — Veja-se ainda Cesar Marques op. cit. pág. 12

(97) Vide o capítulo . A situação do norte do Brasil.

(98) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).

(99) Cf. Carta de Melo e Povoas a Melo e Castro de 27 de setembro de 1776, in A.H.U. — M.M. de 1776-1777.

Dedicando-se ao incentivo da economia colonial e à aplicação rendosa de capitais, numa época em que o algodão começava a ter grande valorização no mercado consumidor mundial, a Companhia pôde descortinar auspiciosos horizontes para os cotonicultores do Maranhão. Bloqueados os portos do Sul dos Estados Unidos pela marinha britânica, de onde, anteriormente, era exportado o algodão para as fábricas da Inglaterra, viu-se o capitalismo industrial britânico forçado a pagar preços altamente compensadores pelo produto maranhense, chegando a vender-se a arrôba a 30\$000 réis, segundo informe de Temístocles Aranha (100). A cifra, embora se nos afigure exagerada, é realmente expressiva, pois dá idéia da robustez adquirida pela economia algodoeira na capitana do Maranhão no decorrer da segunda metade do século XVIII, sobremaneira animada pela favorável conjuntura internacional.

O algodão, a exemplo do arroz, revelou economicamente o Maranhão. O período que se estende de 1766 a 1778, caracterizado pela grande exportação algodoeira do porto de São Luís para Lisboa, valorizou as regiões do norte do Brasil, áreas geo-econômicas que nos séculos anteriores tinham sido as mais abandonadas. A guerra da independência dos Estados Unidos (1776-1782), privando o crescente industrialismo inglês do algodão norte-americano, estimulou extraordinariamente, com a consentânea melhoria de preços, os cotonicultores maranhenses dos vales do Itapecuru e Meirim, regiões onde era igualmente afortunada a lavoura arrozeira (101).

O algodoeiro, preciosa malvacea, mais comum no Maranhão era o que justamente dava o produto de melhor qualidade e, conseqüentemente, de maior valor no mercado por ter a fibra mais rija e extensa, dando proveito ao lavrador durante três anos seguidos, "sem outro benefício

(100) Art. cit.

(101) A D.G.M. — Papéis Avulsos da Fazenda de Alcântara, R.P.S. Códice s/n.

mais do que limpá-lo das plantas daninhas que o cercam” (102).

A estagnação da cultura do algodão provinha, sobretudo, da falta de mão-de-obra e de escoamento. A Companhia solucionou ambos os problemas, introduzindo escravos africanos e assegurando mercados consumidores e transporte intercontinental por via atlântica.

Graças a semelhantes medidas de fomento, os administradores da Companhia conseguiram elevar progressivamente o volume da exportação. Estimulando os lavradores com adiantamentos, escravos negros e ferramentas, e garantindo-lhes preços remuneradores, a empresa monopolista organizou em sólidas linhas a rota atlântica do algodão maranhense, aumentando consideravelmente a tonelagem das carregações.

O incitamento dado pela Companhia ao cultivo e comércio do algodão, em vista das condições favoráveis do mercado mundial e das possibilidades internas da produção ultramarina, verifica-se no crescimento do volume dos embarques, especialmente a partir de 1766, ano em que sete navios movimentaram o porto de São Luís, transportando para Lisboa 11.217 arrôbas de algodão, 200 de cacau, 7 de café e 580 cepos de madeiras de lei que, com 11.479\$468 réis, atingiram o valor de 108.579\$387 réis da conta da Companhia (103). Daí em diante, as carregações nunca foram inferiores a esse volume, chegando nos anos de 1773 e 1777 a ultrapassar 40 mil arrôbas (104), expressivos algarismos que dão idéia precisa da amplitude do tráfico e da produção exportável.

Nos dezenove anos que vão de 1760 a 1778, a frota da Companhia transportou de São Luís para a metrópole 362.572 arrôbas de algodão. O mapa estatístico da exportação é deveras elucidativo. As pequenas baixas verifica-

(102) Cesar Marques — op. cit., pág. 27.

(103) Vide o quadro demonstrativo...

(104) *Ibidem*.

das nos anos de 1771 e 1774, respectivamente com 12.015 e 20.994 arrôbas, devem-se a razões de natureza diversa. Em 1774, como já foi dito, terminou o prazo de 20 anos concedido à Companhia. Nesse ano houve uma retração geral do tráfico, fato já anteriormente analisado. O diminuendo de 1771 prende-se à falta de navios, de um lado, e, de outro, à preferência dada nesse ano mercantil ao embarque de arroz. Realmente, as exportações deste ultimo gênero passaram de 627 arrôbas, em 1770, para 8.133 em 1771. Em contrapartida, o volume do algodão exportado caiu, respectivamente, de 15.542 arrôbas para 12.015, conforme consta dos mapas estatísticos referentes a esses dois anos econômicos. Em 1771 apenas três navios — São Lazaro, São Luis e Madre de Deus — movimentaram o porto maranhense. No ano seguinte, porém, a tonelagem exportada aumentou consideravelmente, sendo precisos treze navios para transportar para Lisboa 26.725 atanados, 37.236 arrôbas de algodão, 30.217 de arroz, 1.218 de gengibre, 219 de cacau, 38 de café, 961 de juteira, 12 barris de tintas e 76 tartarugas, no valor de 174.845\$144 réis da conta da Companhia.

No ano imediato, em 1773, a importância dos gêneros exportados pelos administradores da empresa pombalina quase chegou a 200 contos de réis — 199.541\$423. Nessas carregações figuram 57.465 arrôbas de arroz e 40.813 de algodão.

Nos dois últimos anos do giro mercantil da empresa, o valor total da exportação de São Luís para a capital do reino foi de 618.051\$862 réis — 322.236\$600 em 1777 e 295.815\$062 no ano de 1778. Nesse curto espaço de tempo foram embarcadas em 37 navios da Companhia 78.604 arrôbas de algodão e 273.877 de arroz, além das carregações de outros gêneros comerciáveis que figuram nos respectivos quadros demonstrativos da exportação maranhense.

De 1760 a 1778 foram arrematadas pela Junta da Administração da Companhia nos leilões em Lisboa 274.170 ar-

rôbas de algodão (105). Seguramente, mais de 95% desse montante era oriundo das 362.572 arrôbas exportadas de São Luís, porquanto as frotas de Belém eram minguadas nesse gênero da produção colonial.

A partir de 1760 o algodão maranhense acionou, ademais, a indústria de panos da metrópole. Como as carregações ultramarinas excediam, porém, o consumo no reino, o algodão era, outrossim, exportado para Roterdão, Hamburgo, Amsterdão, Gênova, Ruão, Marselha e Londres, onde o produto brasileiro tinha grande aceitação, dado o crescente industrialismo no setor da fiação e tecelagem. Algodão do Maranhão e urzela das ilhas de Cabo Verde eram os dois artigos tropicais atlânticos mais desejados por essas praças capitalistas do Báltico, do Mar do Norte e do Mediterrâneo (106). Nos anos que se estendem de 1770 a 1774, a Junta da Administração exportou para Ruão, Marselha, Gênova, Londres e Hamburgo, 23.849 sacas de algodão no valor de 766 280\$927 réis, com um lucro efetivo de 94.274\$180 réis, segundo consta das demonstrações do "Livro dos Balanços" da Companhia, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (107).

Além do algodão e arroz, a coirama era outra fonte de riqueza da capitania do Maranhão. A utilidade da pecuária, animada pelos trânsitos da Companhia, não consistia apenas no fornecimento de carnes secas e salgadas. Sola, couros em cabelo e atanados engrossavam as carregações das frotas de São Luís.

Nos quadros estatísticos da exportação maranhense figuram os atanados em grande destaque. Durante os deze-

(105) A H U — C P n. 37 (1777-1778) Vide o mapa dos gêneros do Pará e Maranhão arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agosto de 1777) no capítulo — As carregações do Pará

(106) A H M F — C N C G P M, Liv n 96 A urzela, espécie de líquen tintorial, dá uma bela cor azul violácea. Esse artigo tropical ultramarino acionou o processo de desenvolvimento industrial no setor da tinturaria, sobretudo na Europa do Norte

(107) Além das demonstrações dos Balanços, de 1770 a 1774, veja-se o mapa organizado por Cunha Saraiva (Companhias Gerais, pág 61)

nove anos decorridos de 1760 a 1778, os navios da Companhia transportaram para Lisboa 464.467 atanados da capitania do Maranhão (108). De 1758 a 1777 foram arrematados nos leilões em Lisboa 445.818 atanados e 119.691 couros em cabelo oriundos do Estado do Grão Pará e Maranhão. Seguramente, cerca da metade seria embarcada no porto de São Luís e transportada para o reino nas frotas da Companhia (109).

Graças ao giro mercantil da empresa, assente no gigantesco empreendimento agropecuário, a capitania do Maranhão, à maneira do Pará, usufruiu a sua primeira grande transformação. A atividade da Companhia tornou-se um estímulo para a economia da colônia, até então quase inteiramente abandonada. Na política creditícia da empresa pombalina os lavradores maranhenses encontraram a força imprescindível à internacionalização dos gêneros de suas lavouras e os alicerces econômicos de uma profunda metamorfose social. A Companhia libertou, assim, o norte do Brasil da servidão geográfica, dando-lhe condições favoráveis de rejuvenescimento: admirável fórmula portuguesa de ocupação e humanização do espaço tropical.

O organismo colonial para crescer reclamava, todavia, uma instituição inumana — a escravatura. Não admira, portanto, que a Companhia organizasse a rota negra da mercadoria humana que ia mourejar nos campos do Pará e Maranhão, de onde saía a seiva essencial para a medrança da economia da colônia e da metrópole, numa simbiose necessária e quase perfeita com a afortunada instituição monopolista.

(108) Cf. Mapa da exportação de São Luís para Lisboa (1760-1778).

(109) Cf. Mapa dos gêneros arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agosto de 1777) no capítulo — As carregações do Pará

C) AS CARREGAÇÕES DE MÃO-DE-OBRA AFRICANA

A INTRODUÇÃO de mão-de-obra africana no Estado do Grão Pará e Maranhão era a razão principal da existência da Companhia. O tráfico de escravos seria encarado pela empresa pombalina como um negócio vital, porquanto, suposta a liberdade do índio, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de S. Luís e de Belém para Lisboa.

Quer-nos parecer que já ficou demonstrada a miséria do norte do Brasil. A Amazônia achava-se, no comêço da segunda metade do século XVIII, em amargosa situação de abatimento (1). A angústia fazia-se presente em todos os setores da vida. A aflitiva crise de mão-de-obra, da qual resultavam enormes desassossegos econômicos, caminhava paralelamente com o melancólico quadro político-social do Estado. O ato político da realza em 1755, libertando o indígena do trabalho escravo (2), aumentou ainda mais a comoção, ameaçando atirar a já precária economia de subsistência para um despenhadeiro sem fundo.

Foi nessa delicada conjuntura regional da colônia que a ação decisiva da empresa colonial pombalina se fêz sentir, substituindo o escravo indígena pelo africano, em consonância ao que havia ficado estabelecido no parágrafo tri-

(1) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil

(2) Ibidem.

gésimo da instituição da sociedade (3). Em virtude de semelhante artigo, confirmado pelo alvará régio de D. José I, dado em Lisboa a 7 de junho de 1755 (4), ficou a Companhia com a exclusividade da introdução de escravos negros africanos no Estado do Grão Pará e Maranhão (5). Esta disposição estatutária alarmou os lavradores do Estado. O lucro que a instituição monopolista auferia pela venda dos escravos negros, não estando taxados os preços, podia ser aumentado a seu bel-prazer. A inquietação dos colonos mais se acentuou quando os administradores da Companhia espalharam a nova de não poder esta fazer a negociação por menos de 150\$000 réis por escravo (6).

O governador do Estado representou logo para o reino, propondo que se taxasse o preço dos escravos africanos para evitar que este se elevasse de forma a acarretar malefícios aos lavradores, à colônia e, conseqüentemente, à própria Coroa. Como terapêutica assentou-se, então, que a Companhia não pagaria à Fazenda Real direitos de entrada dos

(3) "Porque os moradores daquellas Capitánias conhecendo a falta que nellas fazem os escravos negros, de cujo serviço se tem seguido tantas utilidades aos outros Dominios de V. Magestade na America Portuguesa, obtiverão em Resolução de dezaseto de Julho de mil e setecentos cincoenta e dous, expedida em Provisão do Conselho Ultramarino de vinte e dous de Novembro do mesmo anno, a faculdade de formarem huma Companhia para resgatar os dittos escravos nas Costas de Africa, a qual com effeito propuzerão no sobredito plano de quinze de Fevereiro do anno proximo passado, a carta de quatro de Março do mesmo anno: Ha V. Magestade por bem, que a ditta faculdade tenha o seu cumprido effeito nesta Companhia, para que só ella possa exclusivamente introduzir os referidos escravos negros nas sobreditas duas Capitánias e vendellos nellas pelos preços em que se ajustar, pagando os costumados direitos à Real Fazenda de V. Magestade" (Cf. Instituição da Companhia, § 30, págs. 11 e seg.).

(4) Idem, págs. 19 e seg.

(5) Em resolução de 17 de julho de 1752, expedida pelo Conselho Ultramarino a 2 de novembro do mesmo ano, a Coroa já havia outorgado a outra sociedade planejada o monopólio do tráfico de escravos africanos. O empreendimento, no entanto, ficou no mundo dos sonhos. O exclusivo do transporte de negros foi, então, delegado à Companhia do Grão Pará e Maranhão (Cf. Estatutos ..., parágrafo 30, págs. 11 e seg.).

(6) Cf. Carta do Bispo do Pará, D. Miguel de Bulhões, a Sebastião José de Carvalho e Melo, datada do Pará a 7 de novembro de 1755, in A.H.U. — M.P. 1755.

GUINÉ



ANGOLA CACHEU E BISSAU

MERCADOS EXPORTADORES DE
MÃO-DE-OBRA ESCRAVA AFR-
CANÁ PARA O NORTE DO BRÁ-
SIL NA 2ª METADE DO SÉCU-
LO XVIII



ANGOLA



navios carregados de escravos para que os preços pudessem ser conforme as posses dos moradores (7). A medida beneficiava a todos, inclusive à própria instituição mercantil, pelo maior aproveitamento econômico das terras, de cujo cultivo dependiam as exportações de Belém e S. Luís.

A venda da mercadoria humana fazia-se da seguinte maneira: chegadas as carregações, expunham-se os escravos na praça do mercado com uma tabuleta ao pescoço com o respectivo preço fixo, visto que não se abatia a menor parcela. Dado o caso do negro que haviam adquirido por bom preço ser portador de algum defeito não notado no ato da compra, a Companhia nem o trocava nem indenizava o prejuízo (8).

A escravidão do índio do Brasil ficou, pois, proibida. A partir de então, os colonos deviam valer-se tão somente da mão-de-obra escrava transportada pelos navios da Companhia dos centros de resgates do Atlântico africano — Cacheu, Bissau e Angola — para os portos de S. Luís do Maranhão e Belém do Pará (9).

A introdução regular de escravos negros no norte do Brasil deve-se à Companhia. Antes do estabelecimento da empresa pombalina não havia escravidão africana nas capitanias do Pará e Maranhão. A mão-de-obra era assente no trabalho forçado do indígena.

A entrada de mão-de-obra negra no Estado do Grão Pará e Maranhão era questão vital para o vivificante "processus" multiplicador de riqueza social que a Companhia se propunha realizar, bem como para a conquista e humanização da terra que a realza desejava incorporar ao seu patrimônio ultramarino, permanentemente ameaçado de entrar na partilha política e econômica do Atlântico, já

(7) Carta de Pombal a seu irmão Mendonça Furtado, datada de Lisboa a 1.º de junho de 1756 (Idem, M. P. 1756).

(8) Cf. "Exposição do Conde de Azambuja" (Idem, M. P. de 1777-1779).

(9) Veja-se o mapa dos mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o norte do Brasil na segunda metade do século XVIII.

inaugurada em sólidas linhas pelas grandes potências mercantilistas (10).

Criada a Companhia em 7 de junho de 1755 (11), na mesma altura em que a Coroa deu liberdade aos índios do Brasil, já no ano seguinte seus navios transportavam do mercado de Cacheu os primeiros 94 escravos negros introduzidos pela empresa no Estado do Grão Pará e Maranhão (12). Esse pequeno lote — primeira experiência — custou à Companhia, desembarcado no Pará, a importância de 6 670\$960 réis, tendo sido vendido por mais de sete contos de réis — exatamente 7.108\$920 réis, o que significa dizer que a sociedade amealhou um benefício líquido de 437\$960 réis (13).

A partir de 1757 — segundo ano do giro mercantil da Companhia — é que se organizou a rota negra da Amazônia brasileira com o engrossamento do tráfico africano de mão-de-obra escrava. Os quadros seguintes, organizados com os elementos extraídos dos Maços e Caixas da Companhia do Pará, guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (14), são grandemente expressivos.

(10) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

(11) Cf. Alvará régio de confirmação, in loc. cit

(12) A H M F L B C G P M Demonstração n. 6.

(13) Ibidem.

(14) A H U — C P ns. 32 (1771-1772), 35 (1774-1776) e 37 (1777-1778); M. P — ns. 29 (1774-1775), 32 (1775-1779) e 1713-1755

MAPA DOS ESCRAVOS AFRICANOS INTRODUZIDOS PELA COMPANHIA NO ESTADO
DO GRÃO PARA E MARANHÃO — (1757-1778)

Anos	Meses	Navios	Portos de Proveniência	Número de escravos apurados	Total Anual
1757	SETEMBRO	Santa Ana	Angola	371	371
1758	MAIO	São José	Cachau	179	
	JULHO	N. S. da Ataleia	Angola	399	
	NOVEMBRO	Santo António	Bissau	125	
1759	DEZEMBRO	São Luis	Angola	406	1.109
	JULHO	N. S. da Conceição	Angola	372	
	NOVEMBRO	São Sebastião	Bissau	16	
	DEZEMBRO	São José	Cachau	146	
1760	NOVEMBRO	São Sebastião	Bissau	209	315
1761	ABRIL	São Pedro	Cachau	169	
	JULHO	N. S. da Esperança	Cachau	146	
	MAIO	N. S. da Conceição	Angola	371	
1762	JUNHO	Santo António	Bissau	138	1.657
	"	N. S. Mãe de Deus	Angola	562	
	JULHO	N. S. da Esperança	Bissau	146	
	AGOSTO	São João Batista	Angola	312	
1763	SETEMBRO	São José	Bissau	128	147
	MAIO	N. S. das Necessidades	Cachau	147	
	FEVEREIRO	Santo António	Cachau	208	
	AGOSTO	São Lázaro	Angola	407	
1764	SETEMBRO	N. S. da Conceição	Angola	270	865

1765	JANEIRO JUNHO	Nossa Senhora do Cabo São Pedro	Angola Bissau	665 167	832
1766	NOVEMBRO	S. Pedro Gonçalves	Bissau	438	438
1767	JANEIRO ABRIL DEZEMBRO	Nossa Senhora do Cabo São Francisco Xavier São Pedro Gonçalves	Bissau Cacheu Bissau	125 189 127	441
1768	JANEIRO NOVEMBRO	São Francisco Xavier São Pedro Gonçalves	Cacheu Bissau	159 109	268
1769	JANEIRO	São Francisco Xavier	Cacheu	180	180
1770	FEVEREIRO " MAIO OUTUBRO	São Francisco Xavier São Pedro Gonçalves Santo António São Sebastião	Bissau Cacheu Bissau Bissau	227 192 198 87	704
1771	JANEIRO ABRIL " JUNHO AGOSTO	São Pedro Gonçalves São Pedro São Francisco Xavier Santo António São Paulo	Cacheu Bissau Bissau Cacheu Bissau	216 177 198 176 129	896
1772	MAIO JULHO	N. S. da Oliveira São Paulo	Bissau Cacheu	190 151	341
1775	-	-	Angola e Benguela	513	513
1776	-	-	Angola e Benguela	488	488
1778	-	-	Angola e Benguela	561	561

Esse montante não corresponde, porém, à realidade. Os algarismos que figuram na tabela não representam fielmente as carregações. Por que razão? Insuficiência de contabilidade? Ou os registros referem-se apenas às cargas dos barcos pertencentes à Companhia? Neste caso, outros lotes de escravos seriam transportados por navios fretados pela empresa? Ineficácia das fontes, tormento do historiador! O problema não é novo. Reclama do pesquisador uma seleção de informes, pois, não raro, a confrontação de documentos oriundos de um mesmo arquivo, mas sob rubricas diversas, apresenta dados sobremaneira contrastantes (15).

Não obstante, o certo é que a Companhia introduziu no Estado do Grão Pará e Maranhão maior número de escravos. Com efeito, durante os vinte anos de giro mercantil, que se estendem de 1757 a 1777, os navios da empresa colonial pombalina transportaram, pelo menos, dos centros de resgates do Atlântico africano — Bissau, Cacheu e Angola — uma quantia de escravos negros superior a vinte e cinco mil (25.365), segundo consta de um registro que se acha guardado numa das Caixas da Capitania do Pará do referido Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (16). A distribuição dos lotes de escravos desembarcados em Belém e S. Luís, bem como as importâncias em dinheiro oriundas das vendas efetuadas no Pará e Maranhão e os portos africanos de embarque, poderão ser vistos no mapa demonstrativo seguinte, organizado com o mencionado traslado.

(15) Veja-se, por exemplo, o contraste dos elementos estatísticos apurados por Chaunu no "Libro de Registros" e os assentamentos da "Contratación", ambos do "Archivo General de Indias" (Sevilha), no tocante às partidas de navios negreiros de Lisboa de 1594 a 1640, comentados por Rozendo Sampaio Garcia (Cf. A propósito de Sevilha e o Atlântico no século XVI e meados do século XVII, in Revista de História, n. 29, janeiro-março, pags. 113 e seg. S. Paulo, 1957).

(16) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

**MONTANTE E VALOR DOS ESCRAVOS INTRODUZIDOS NO PARÁ E MARANHÃO
PELA COMPANHIA**

(1757 - 1777)

Número de escravos apurados	PROCEDÊNCIAS DOS ESCRAVOS			IMPORTÂNCIAS ORIUNDAS DA VENDA DOS ESCRAVOS (Réis)		Totais (Réis)
	Bissau	Cachoe	Angola	No Maranhão	No Pará	
9.229	4.562	—	—	328.985\$383	\$	\$
—	4.667	—	—	\$	324.463\$462	638.003\$177
8.362	—	4.758	—	363.279\$262	\$	\$
—	—	3.604	—	\$	274.723\$915	653.448\$845
7.774	—	—	1.296	69.031\$820	\$	\$
—	—	—	6.478	\$	375.724\$684	444.756\$504
SOMA 25.365	9.229	8.362	7.774	761.296\$465	974.912\$061	1.736.208\$526

O principal centro de resgates do tráfico de escravos era, pois, a costa da Guiné, no Atlântico Norte-africano, fielmente representada por Bissau e Cacheu, os dois portos de embarque mais desejados pelos navios da Companhia (17). Vem a seguir o embarcadouro de Angola, já no Atlântico Sul-africano.

Repare-se nas carregações de escravos negros introduzidas pelos administradores da gigantesca sociedade mercantil no Estado do Grão Pará e Maranhão, durante o tempo que se estende de 1757 a 1777: em primeiro lugar aparece Bissau com uma exportação de 9.229 escravos; segue-se-lhe Cacheu com 8.362, vindo após Angola com 7.774. Observe-se, outrossim, as importâncias em dinheiro resultantes das vendas dessas carregações aos lavradores das capitanias do norte do Brasil, permanentemente sequiosos de mão-de-obra escrava reclamada pela agricultura dos conhecidos produtos comerciáveis — algodão, arroz, café, cacau, etc. (18). A venda de escravos oriundos de Bissau, nesses vinte anos, alcançou a respeitável quantia de 653.448\$845 réis assim distribuídos: 328.985\$383 réis no Maranhão e 324.463\$462 réis no Pará. A importância da negociação de mão-de-obra africana procedente de Cacheu foi menor, apesar de ser igualmente considerável: — 638.003\$177 réis, sendo 363.279\$262 réis no Maranhão e 274.723\$915 réis na capitania do Grão Pará. Finalmente, as carregações de escravos procedentes de Angola produziram no Estado 444.756\$504 réis, sendo 69.031\$820 no Maranhão e 375.724\$684 no Pará (19).

A importância global das vendas aos lavradores nas capitanias do norte do Brasil é deveras impressionante: 1.736.208\$526, sendo 761.296\$465 réis no Maranhão e

(17) Veja-se o mapa Mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o norte do Brasil na segunda metade do século XVIII

(18) Cf. Carregações...

(19) Cf. Quadro demonstrativo...

974.912\$061 réis no Grão Pará (20). A melhor parte dos escravos adquiridos aos administradores da Companhia em S. Luís destinava-se, seguramente, ao trabalho agrícola dos arrozais e algodoais maranhenses. É o que se nos afigura plausível, tendo-se em conta que o arroz e o algodão constituíam as principais cargas da exportação da capitania. Os mapas das carregações do Maranhão (21) são comprovativos de semelhante acêrto.

O total líquido apurado das vendas de escravos aos agricultores maranhenses alcançou a importância de 761 296\$465 réis, no período que se estende de 1757 a 1777. Essa enorme soma em dinheiro é proveniente da negociação de 10 616 escravos, cujos montantes acham-se assim distribuídos: 4 562 oriundos de Bissau foram vendidos no Maranhão por 328.985\$383 réis; 4.758 embarcados no porto de Cacheu foram negociados com os colonos da capitania por 363 279\$262 réis; e, finalmente, o lote procedente de Angola, composto por 1.296 escravos, foi mercadejado em S. Luís pela quantia 69.031\$820 réis (22).

A Companhia despendia 16\$000 réis de frete por escravo transportado dos centros de resgate da Guiné e de Angola para S. Luís do Maranhão (23), o que significa dizer que a empresa desembolsou, pelo menos, 169 856\$000 réis no transporte daqueles 10.616 escravos provenientes do Atlântico africano. Somadas as despesas dos frentes às importâncias resultantes das vendas no Maranhão, verifica-se que a privilegiada sociedade colonizadora fazia girar na rota negra de S. Luís a avultada quantia de 931.152\$465 réis, sinal evidente de seu poderio mercantil.

Valor bem maior encontra-se, todavia, no tráfico da escravatura da capitania do Grão Pará. O total líquido

(20) Ibidem

(21) Cf. Carregações do Maranhão.

(22) Vide o quadro demonstrativo — Montante e valor dos escravos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777)

(23) Cf. Extrato da fatura de escravos, in A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

apurado na negociação de 14.749 escravos, naquele mesmo período de 1757 a 1777, foi de 974.912\$061 réis, cujas parcelas acham-se divididas da seguinte maneira: 4.667 escravos de Bissau foram vendidos aos lavradores do Pará por 324.463\$462 réis; 3 604 resgatados em Cacheu foram mercadejados em Belém por 274.723\$915 réis, e, finalmente, 6 478 provenientes de Angola alcançaram nas negociações com os colonos paraenses 375.724\$684 réis (24).

O custo do frete era o mesmo. A Companhia gastava 16\$000 réis por escravo transportado dos centros africanos de resgate até aos mercados consumidores do Pará (25). Multiplicado, portanto, o valor do frete pelos 14.749 escravos introduzidos pelos navios da empresa na baía do Guajará, em Belém, verifica-se que a Companhia despendeu 235.984\$000 réis com o transporte dessas carregações de mão-de-obra africana. Somada essa quantia aos 974.912\$061 réis provenientes da venda dos escravos aos lavradores do Pará, pode-se afirmar que a sociedade pombalina tinha na rota negra de Belém a respeitável importância de 1.210.896\$061 réis. Adicionada essa cifra ao valor de 931.152\$465 réis oriundo do tráfico da escravatura na capitania do Maranhão, conforme ficou demonstrado, afiançamos, sem receio de erro, que a Companhia fez girar, durante o tempo que se estende de 1757 a 1777, na "rota negra" do Estado do Grão Pará e Maranhão 2.142.048\$526 réis, expressivos algarismos que falam por si, melhor que quaisquer outros argumentos, sobre a extraordinária ação comercial da Companhia no Atlântico afro-brasileiro na segunda metade do século XVIII. Pensemos, outrossim, nos capitais expressos pelos navios que andavam no tráfico e compreenderemos melhor a gigantesca força econômica da afortunada empresa pombalina.

(24) Veja-se o quadro demonstrativo — Montante e valor dos escravos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777)

(25) Cf. Extrato da fatura...

Os centros de resgates no ocidente africano, fielmente representados por Cacheu e Bissau, no Atlântico Norte, e por Angola, abaixo do Equador, eram completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde e Serra Leoa. Dêsses elos do tráfico atlântico seguiam todos os anos nos navios da Companhia milhares de escravos que formavam as cargas de mao-de-obra reclamada pelos lavradores do Estado do Grão Para e Maranhão. Quatro, cinco e até seis viagens anuais chegavam a fazer os barcos da poderosa empresa. Veja-se, para melhor elucidação, o calendário dos navios que operavam nas rotas de Cacheu, Bissau e Angola (26).

A Coroa, através do seu Conselho Ultramarino, nunca deixou de animar o tráfico da Companhia. Semelhante ação da realeza era perfeitamente condizente com a sua política fomentista, cujo intento principal consistia na defesa e humanização do rico patrimônio colonial. Sem mão-de-obra escrava africana, as áreas geo-econômicas do norte do Brasil estariam, fatalmente, condenadas à estagnação e, em vista disso, à ruína. Seriam, sem dúvida, presas fáceis da partilha política e econômica do Atlântico encetada com vigor pelas grandes potências mercantilistas do século XVIII. Não admira, portanto, que a realeza, com o claro propósito de acalantar a agricultura comercial nas capitânicas do Grão Pará e Maranhão, isentasse a Companhia do pagamento de todo e qualquer direito de entrada de escravos nos portos de Belém e São Luís, durante o tempo de seis anos a contar de 5 de janeiro de 1757 (27). A concessão seria, quer-nos parecer, prorrogada por mais de uma vez à maneira do que sucedeu com a exportação de certos produtos agrícolas daquelas capitânicas (28). A resolução régia de 5 de junho de 1761 renovou, com efeito, pelo tempo de 10 anos, o privilégio isentando a Companhia do paga-

(26) Cf. Quadro demonstrativo...

(27) A.H.M.F. — L.A.S.E. n. 83.

(28) Vejam-se os capítulos — As carregações...

mento dos direitos em benefício da agricultura comercial (29).

A navegação fluvial nas áreas africanas de resgates de escravos completava, admiravelmente, o tráfico marítimo de longo curso. Os estabelecimentos junto à costa da África Ocidental desfrutavam de posição geográfica privilegiada em relação ao mar e ao continente. A Guiné, graças às suas rias, apresentava-se no contexto físico grandemente favorecida para a organização do giro mercantil. Apesar da linha litorânea não possuir ancoradouros francamente abrigados, o interior das rias, em contrapartida, ofereciam à navegação e ao comércio excelentes portos, dada a proximidade das fontes produtivas. O canal do Geba ou ria de Bissau, por exemplo, constituía magnífica via de acesso, através do qual os navios navegavam em fundo sempre superior a nove metros em baixamar de águas vivas até ao desejado pôrto de Bissau (30), um dos grandes embarcadouros de mão-de-obra escrava para as capitanias do Grão Pará e Maranhão. O pôrto de Bissau achava-se situado no fundo de uma estratégica enseada compreendida entre a Ponta de Bandim e o extremo leste da ilha de Bissau, com dois ilhéus à entrada. Dentro do pôrto a profundidade é superior a dez metros (31), o que equivale dizer que o magnífico canal do Geba ou ria de Bissau oferecia excelente navegabilidade aos barcos da Companhia que demandavam o pôrto à procura da ambicionada mercadoria humana (32).

(29) A.H.M.F. — L.A.R. n. 1.

(30) Cf. Mota, A. Teixeira da — Guiné Portuguesa, vol. II, pág. 126. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954. Castro, A. A. G. de Moraes e — Memória da Província da Guiné, pág. 31. Bolama 1925, Carvalho, H. A. Dias de — Guiné — Apontamentos inéditos, págs. 79 e seg. Lisboa, 1944; Costa, A. J. Sócrates da — Província da Guiné Portuguesa, in Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 4a série, n. 2, págs. 94 e seg. Lisboa, 1883. Crespo, M. Pereira — Missão Geo-Hidrográfica da Guiné, in Boletim Cultural da Guiné Portuguesa, v. III, págs. 12 e seg., outubro, 1948.

(31) Ibidem

(32) Veja-se o mapa — mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII.

Mais ao norte da espraiada orla costeira da Guiné encontra-se a ria de Cacheu, igualmente navegável, que levava os navios da Companhia até ao porto do mesmo nome. O rio de Cacheu era, à maneira do canal do Geba de Bissau, uma via fluvial de penetração continental, com fundos mínimos de sete metros em baixamar (33), favorável condicionismo geográfico que permitiu aos administradores da Companhia a montagem em bases firmes dos resgates de Cacheu com as sociedades negras da Guiné.

Ao longo da costa e nas ilhas os negreiros encontravam mão-de-obra escrava que era resgatada aos régulos das atrasadas comunidades representadas pelos grupos de povos bijagós, biafadas, papeis, manjacos, nalus, balantas e fulas pretos (34). A farta existência de populações indígenas nas proximidades dos embarcadouros de Cacheu e Bissau constituía, seguramente, um admirável manancial fornecedor de carga para os navios da Companhia que andavam nas do Pará e Maranhão (35). O mecanismo dos resgates assentava numa incipiente economia de permuta. Os portugueses adquiriam escravos a trôco de panos grossos.

(33) Cf. Mota, Teixeira da — op. cit. v. II, pág. 126; Crespo, M. Pereira — art. cit., pág. 13; Carvalho, H. A. Dias de — op. cit. pág. 81.

(34) Vide mapa...

(35) Sobre as sociedades negras da Guiné vejam-se os estudos seguintes: Corbeil (R.), Mauny (R.) e Charbonnier (J.) — Préhistoire et protohistoire de la presqu'île du Cap-Vert et de l'extrême Ouest Africain in "Bull. Inst. Franç. Afrique Noire", págs. 378 e segs., t. X 1948; Mateus, A. de Magalhães — Nota preliminar acerca da estação pré-histórica de Nhampasseré (Guiné Portuguesa), in "Confer. Intern. dos Africanistas Ocidentais, 2ª Confer.", págs. 375 e segs., Lisboa 1952; Pereira, F. Alves — Utensílios da época da pedra na Guiné Portuguesa, in "O Archeólogo Português", vol. XIII, Lisboa, 1918; Mauny, Raymond — Essai sur l'histoire des métaux en Afrique Occidentale, in "Bull. Inst. Franç. Af. Noire", t. XIV, págs. 545 e segs., abril, 1952; Blake, J. W. — The study of African History, in "Transactions of the Royal Historical Society", t. XXXII, págs. 49 e segs., 1950; Barros, Augusto de — A invasão fula da Circunscrição de Ba fatá. Queda dos Biafadas e Mandingas Tribos "Gabu'ngabé in "Bol. Cult. Guiné Port.", t. II, págs. 7 e seg., julho, 1947; Carvalho, J. Pereira Garcia — Nota sobre a distribuição e história das populações do ôosto de Bedanda. Idem, t. IV, págs. 14 e segs., abril, 1949.

ros, contas coloridas, espelhos, ferro e bugigangas diversas — artigos procedentes dos mercados europeus (36). Sabe-se, outrossim, que nos séculos XV e XVI, quando Portugal organizou as rotas atlânticas do ouro africano, os cristãos transportavam para os centros de resgates da "Terra dos Negros", sobretudo para Arguim, panos azuis e vermelhos, linho "de toda sorte", albornozes (37), alquicés (38), aicas (39), lambeis (40), almáfegas (41) e comestíveis, especialmente trigo (42).

Esses artigos eram, então, excelentes formas de pagamento para os produtos africanos resgatados nos estabelecimentos de Arguim. Do Saara atlântico e da savana sudanesa eram drenados para as feitorias portuguesas da costa escravos negros, ouro, peles, ovos de ema, gatos de algália e goma (43). Os preços eram tabelados por determinação régia. Os capitães, feitores e escrivães das feitorias não podiam, legalmente, alterar os preços (44). Apenas a cotação dos escravos variava conforme o sexo, idade, robustez física e aptidão para o trabalho (45).

Por Valentim Fernandes (46) conhecemos alguns preços: um escravo valia 6, 8, 12 e até 15 miticáis (47); a pele de anta variava de 3 a 4; o gato de algália valia 2; duas

(36) Vide o capítulo — Os artigos de procedência europeia

(37) Casaco largo com capuz e gola grande

(38) Capa mourisca

(39) Tipo de alquicé de pano mais fino.

(40) Ou alambéis — panos listrados.

(41) Panos brancos e grosseiros (Cf. J. Santa Rosa de Viterbo — Dicionário portátil das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usavam e que hoje regularmente se ignorão. Coimbra, 1875)

(42) Cf. Valentim Fernandes — O Manuscrito, págs. 44 e segs. Munzer, Dr. G. — Itinerário, pág. 43, Diogo Gomes — As Relações, pág. 274

(43) Cf. O Manuscrito, págs. 44 e segs.

(44) "Toda a mercadoria q. for trazida a este castello assy de mouros como de christãos toda sta taxada pella ordenança delrey q. nenhu feitor nõ pode nella acrescentar no preço nõ abaixar" (Idem pág. 45)

(45) "Afora os escravos" — escreve Valentim Fernandes (Ibidem)

(46) Ibidem.

(47) O mitical equivalia a 500 reais (Cf. A. Nunes — O Livro dos Pesos, Medidas e Moedas, pág. 26 Lisboa, 1868, Sources, Portugal, t. I, pág. 615).

cabras custavam um mitical, enquanto uma vaca valia 2 a 3. As transações eram deveras lucrativas, dado o mecanismo do trato. A moeda não entrava na negociação. Servia apenas de padrão de conta. Tudo se fazia por permuta. Semelhante mecanismo de resgate segurava, certamente, maior margem de benefício. Sabe-se, por exemplo, que os portugueses adquiriam um escravo de 15 miticais com roupa que somente valia três (48). Um bom negócio, indubitavelmente!

No começo do século XVI o tráfico mantinha-se ainda florescente. Alarves e azenegues mercadejavam nos estabelecimentos portugueses da costa, levando do sertão escravos jalofo e mandingas, goma, couros de anta, ouro em pó e em jóias. Os europeus adquiriam essas mercadorias africanas com panos vermelhos e azuis, lenços grosseiros e mantas do Alentejo (49).

Acentuou-se, então, o critério de procurar estabelecer relações pacíficas com os régulos, evitando-se, tanto quanto possível, ações agressivas que punham os resgates em sério perigo. A penetração continental e as trocas eram, naturalmente, prejudicadas com as guerras dos potentados negros. Impunha-se, portanto, evitá-las, conquistando a confiança e amizade dos príncipes jalofo e mandingas, cujas terras constituíam uma desejada presa da Europa capitalista.

Os lucros do trato eram enormes. Na "Terra dos Negros" as mercadorias destinadas aos resgates alcançavam o triplo do que valiam em Portugal no começo do século XVI (50). Pena que não tenhamos elementos dessa natureza para a segunda metade do século XVIII. O fato, no entanto, põe em evidência o proveito da transação. Não admira, por consequência, que a cada viagem os negreiros

(48) Cf. O Manuscrito, pág. 45.

(49) Cf. Pereira, Duarte Pacheco Esmeraldo de Situ Orbis, Liv. I, cap. 24, pág. 42. Lisboa, 1892.

(50) "que comprom em mayor preso ha terça parte do valem nestes Reynos" (Idem, l. II, cap. V, págs. 69 e segs.).

alargassem a área dos resgates com a "captura" de novos mercados do "hinterland" africano que se tornavam, assim, admiráveis tributários dos estabelecimentos portugueses da costa.

Na Serra Leoa, região geo-econômica que se estende do Cabo Ledo à Mata de Santa Maria, descoberta nos anos de 1461 e 1462 por Pedro de Sintra e Soeiro da Costa (51), os portugueses organizaram o trato no litoral com os negros bolões que viviam ao longo da orla marítima, aos quais resgataavam no reinado de D. Manoel (1506) o melhor ouro da Guiné, muito fino, quase de 23 quilates (52). O precioso metal amarelo ia de Coia, aldeia do sertão. Os bolões do litoral subiam os rios em suas almadias até Coia, onde adquiriam ouro aos cobales a trôco de sal (53). Era esse ambicionado artigo africano que os cristãos depois obtinham contra manilhas de latão, bacias de cobre, lenços e panos diversos (54). O trato era engrossado pelas carregações de escravos negros (55).

Mais tarde, com a afortunada experiência agro-industrial no nordeste brasileiro — o paraíso do açúcar — Portugal iniciou a drenagem de mão-de-obra africana para a sua colônia americana. O desenvolvimento da indústria açucareira foi, na verdade, o primeiro módulo da expansão escravagista.

A unificação peninsular modificou, todavia, o panorama do tráfico negreiro no mundo português. O domínio do "asiento de negros" para a América espanhola e para o Brasil foi um dos fatores da acomodação do capitalismo colonizador português às condições propostas por Felipe II.

(51) Vide nosso estudo — A depressão monetária do século XIV e a conquista henriquina da Senegâmbia — S. Paulo, 1959.

(52) Cf. Esmeraldo, L. I, cap. 33, pág. 56.

(53) Ibidem

(54) Ibidem

(55) A N T A — I. I, fls. 42 v. I. M. n. 5, fl. 28. Chancelaria de D. João III, liv. 1º de Doações, fls. 51 v.; Chanc. de D. Manuel, liv. 9º, fls. 53 v.; C Q D M. n. 235 in A H P., t. II, págs. 353 e seg.

O “asiento de negros” era a cortina de fumaça que permitia o contrabando de mercadorias nas colônias espanholas do Novo Mundo (56) onde o português, judeu principalmente, se impôs, na primeira metade do século XVII, de maneira a absorver o importante comércio peruano sustentado pela prata de Potosi (57). Não obstante, Lisboa superou Sevilha na importância comercial em função do tráfico negreiro (58).

A restauração portuguesa, que manteve a Espanha inconformada pelo menos durante um quartel de século, influiu sobremodo no mercado de escravos negros. Holandeses, ingleses e outros estrangeiros tentaram substituir Portugal na esfera espanhola do tráfico. Esforço desesperado e, a princípio, de pingues resultados, dada a preeminência do português neste setor. A Companhia de Cacheu (1680-1701) foi o canto de cisne da hegemonia portuguesa no comércio negreiro: mais do que a economia, a política internacional passaria a ditar leis.

O ouro do Brasil, cuja “captura” pelo mercantilismo europeu assemelha-se ao fenômeno espanhol da prata, deve ter influído nas diretrizes do comércio negreiro na África atlântica em fins do século XVII (59).

(56) “mais le monopole négrier n'en donnait pas moines aux Portugais des facilités de s'établir aux Indes, que le Gouvernement espagnol devait juger excessivement dangereuses” (Sulle Georges 1111 e Negrière aux Indes de Castille, vol. I, pág. 409 Paris, 1906. Vide ainda Canabrava A. P. — O comércio português no Rio da Prata (1580-1640), pág. 79 Boletim XXXV da Faculdade de Filosofia da Universidade de S. Paulo, São Paulo, 1944.

(57) Cf. Medina — José Toribio — La Inquisición en el Río de la Plata, pág. 176. Buenos Aires, 1945.

(58) Rivalidade entre Sevilha e Lisboa, tema cativante que seduz o espírito. Sobre o assunto, além das pesquisas de Chaunu, veja-se o estudo de Rosendo Sampaio Garcia — Contribuição ao estudo do aprovisionamento de escravos negros na América Espanhola (1580-1640). Se parata do volume XVI dos Anais do Museu Paulista São Paulo, 1962.

(59) Um parecer de Wenceslau Pereira da Silva, citado por Afonso de E. Taunay (Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil Colonial Anais do III Congresso de História Nacional vol. III, pags. 604 e seg. Rio de Janeiro, 1941), condiz com esta tese quando afirma: “E o mesmo negócio fazem os próprios negros industrializados pelos Holandeses, a cujas mãos vai parar o ouro que se extrai do Brasil nas embarcações daquele transporte”

Se se apresenta problemática a prova dêsse desvio do ouro para outras mãos que não a dos portugueses pelo comércio de negros, é assunto pacífico a elevação do preço dos escravos provocada pela caudal do ouro brasileiro como já a consignava o Vice-Rei Conde de Sabugosa em carta a D. João V a 23 de agosto de 1730 (60).

Se no momento do estabelecimento da Companhia do Grão Pará e Maranhão, o ouro do Brasil já havia alcançado o seu nadir, as conseqüências de seu influxo na política negreira estavam ainda bem vivos. França, Inglaterra e Holanda já suficientemente entrosadas no tráfico negreiro que fôra em princípios do século XVII privilégio português, disputavam a supremacia. A Inglaterra, principalmente, pelo tratado de Methwen, atingira uma marcante hegemonia, justamente na fase do momento do "rush" minerador do ouro.

O tráfico do século XVIII herdou os centros de resgates de Axém, da Mina e de uma rica área ao sul do Rio da Volta, onde ficava o reino de Benim, principal mercado fornecedor de escravos no começo do século XVI. Era em Benim que os negociantes e marinheiros portugueses adquiriam o grosso dos escravos africanos, cuja melhor forma de pagamento eram as manilhas de cobre e latão procedentes das cidades alemãs de Augsburg e Nuremberg (61). Anualmente a Coroa enviava à Mina 3 ou 4 navios com trigo, azeite, vinho e outros produtos destinados, uns, ao pessoal das felterias, outros aos resgates (62).

Na segunda metade do século XVIII o mecanismo do trato era, sumariamente, o mesmo. Mercadorias de procedência européia, marroquina e das ilhas atlânticas (63)

(60) A M U , 346 Apud, Taunay, op. cit., pág. 604

(61) Cf. Esmeraldo, L. II, cap. VII, pág. 71.

(62) Cf. "Regimentos da Cidade de San Jorge da Mina São Thomé e Obras Pias Por onde se handem reger o Capitam Feytor e mais Officiaes e varias Leys e Alvaras delRey Concernentes a mesma materia", in R.S.G.L. n. 5.

(63) Vide o capítulo — Os artigos de procedência européia

constituíam as melhores formas de pagamento dos escravos resgatados nos entrepostos negreiros de Bissau, Cacheu e Angola. Panos, espingardas, esteiras, chapéus, tabaco e aguardente eram artigos grandemente desejados pelos régulos (64). As carregações procedentes dos centros de resgates chegavam, porém, em Belém e S. Luís desfalcadas. Grande número de infelizes morria na viagem e os que resistiam chegavam em estado deplorável. Acresce notar, outrossim, que muitos deles já eram embarcados nos mercados africanos com febres e bexigas. Os administradores da Companhia faziam-nos embarcar fôsse qual fôsse o seu estado físico para ganharem a respectiva comissão (65). As condições de transporte eram, com efeito, as piores possíveis (66).

Os preços variavam conforme a lei econômica da oferta e da procura, sexo, idade e condições físicas dos escravos. Nos fins do século XV, a média era de 4\$826 réis por cabeça; no reinado de D. Manuel, porém, a cotação já havia subido para 6\$187 réis (67); no fim da primeira metade do século XVII, certos escravos eram avaliados em Portugal entre 30 e 40\$000 réis (68).

Durante o período de ação mercantil da Companhia, os preços de escravos africanos variaram de 20 a 120\$000 réis nos mercados consumidores do Estado do Grão Pará e Maranhão, segundo consta de certos extratos de faturas das carregações que se acham guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (69).

(64) Cf. Extrato de faturas in A.H.U. — C.P. n. 35 (1774-1776) Minuta sem data nem nome (Idem, M. P. de 1774).

(65) Veja-se o capítulo — As administrações subalternas no ultramar.

(66) Cf. Offício de Bernardo de Melo e Castro de 2 de agosto de 1759, in A.H.U. — M. P. de 1759-1760.

(67) A.N.T.T. L.E. 1.º, fl. 268, Chanc. de D. Manuel, liv. 31, fl. 97 v.; I.G. 1.º, fl. 231 v.

portuguesa, in Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, vol. CF. Pires A. Tomis. Matérias para a história da vida urbana XVI pag. 760.

(69) A.H.U. — C.P. n. 35 (1774-1776); n. 32 (1778-1779), M. M. n. 29 (1774-1775).

Uma carta assinada por João Pereira Caldas e dirigida a Martinho de Melo, datada de Belém do Pará a 12 de março de 1774, ministra instrutivos informes sobre preços de escravos provenientes de Bissau, bem como sobre o dispêndio da Companhia com o custeamento da corveta (70) São Pedro Gonçalves, navio que havia transportado para o Pará uma carga de 221 escravos. Veja-se o quadro demonstrativo seguinte, organizado com os elementos extraídos do mencionado documento (71).

(70) Navio de três mastros semelhante à fragata, porém menor
(71) A.H.U., C.P. n. 35 (1774-1776).

RELAÇÃO DE ESCRAVOS TRANSPORTADOS DE BISSAU PARA O PARA PELA COMPANHIA
NA CORVETA SÃO PEDRO GONÇALVES — (1774)

Numero de escravos	Preços de venda aos lavradores do Para (reis)	V a l o r (reis)	Numero de escravos	Preços de venda aos lavradores do Para (reis)	V a l o r (reis)
44 homens			20 mulheres		
3 "	80\$000	3 520\$000	10 "	"	80\$000
13 "	75\$000	225\$000	9 "	"	80\$000
8 "	70\$000	910\$000	2 "	"	70\$000
4 "	65\$000	520\$000	1 "de cria"	"	65\$000
4 "	60\$000	240\$000	4 mulheres	"	65\$000
2 "	55\$000	220\$000	1 "de cria"	"	60\$000
5 "	50\$000	100\$000	5 mulheres	"	50\$000
5 "	45\$000	225\$000	1 "	"	40\$000
2 "	40\$000	200\$000	2 "	"	35\$000
1 "	30\$000	60\$000	1 "	"	30\$000
2 "	20\$000	20\$000	1 "	"	28\$000
2 "	17\$500	35\$000	18 raparigas	"	25\$000
14 rapazes	80\$000	1 120\$000	2 "	"	80\$000
			3 "	"	70\$000
			1 "	"	60\$000
			2 "	"	55\$000
			1 "	"	50\$000
			1 "	"	30\$000
			1 "	"	25\$000
					1 440\$000
					140\$000
					180\$000
					55\$000
					100\$000
					30\$000
					25\$000
Soma de escravos: 107 homens e 79 mulheres			Total: 12 808\$000 reis		

O extrato da fatura da carregação menciona, todavia, 221 escravos, entre homens e mulheres, que embarcaram em Bissau, segundo dados fornecidos por João da Costa e João António Pereira, administradores da Companhia naquelas partes da Guiné (72). Não obstante, apenas 186 107 do sexo masculino e 79 do sexo feminino — foram negociados com os lavradores na capitania do Pará, o que significa dizer que houve uma perda de 35 escravos durante a viagem (73). As carregações dêsses 186 escravos produziu no Pará uma importância líquida superior a doze contos de réis — exactamente 12.808\$000 réis — assim distribuídos: 7.395\$000 réis da venda de 107 escravos do sexo masculino e 5.413\$000 réis da negociação de 79 mulheres escravas.

A Companhia gastou em Bissau com essa carregação de 221 escravos, segundo traslado dos administradores João da Costa e João António Pereira, 1.233\$130 réis em mantimentos em terra (panos, aguardente, tabaco, esteiras, etc.); 1.113\$674 réis em percentagens nos portos de embarque aos feitores; e 561\$970 réis no "costeamento" da corvela São Pedro Gonçalves, assim relacionados:

550 alqueires de arroz a 780 réis	429\$000 réis
1 vaca	7\$000
1 frascuelra da aguardente	12\$000
150 abóboras	10\$500
2 barrís de azeite "vermelho"	18\$000
12 facas	1\$000
100 panelas "de fumar"	1\$000
Tabaco	7\$000
1 côvado de baeta	1\$000
Jornal do pedreiro	\$500
1 fresqueira de caldo de limão	2\$100

(72) Ibidem.

(73) No transporte de escravos da costa da África para o Brasil era comum quebra dessa natureza. Muitos infelizes morriam na viagem, outros chegavam doentes e atacados de haxiga. Em nã-la se atendia as condições em que se transportavam. Frequentemente chegavam ao porto de destino com febres.

700 inhames	4\$000
60 esteiras	6\$000
4 "lambotes" de lenha	14\$000
44 galinhas	4\$400
7 "tábua de casquinhas"	9\$330
2 porcos	10\$000
50 balas	\$500
6 alqueires de arroz em casca	2\$160
Carta "de saúde e despacho" (?)	18\$000
"Comedorias" ao capitão e oficiais	4\$480
TOTAL	561\$970

A Companhia dispendeu mais 366\$530 da maneira seguinte: 100\$000 réis "pela 3.^a parte da soldada redonda do capitão"; 266\$050 réis em "soldadas à mais gente da equipagem da corveta de 51 dias"; e, finalmente, 480 réis por "tres baralhos de cartas e fio para os bilhetes". Somados todos os gastos, verifica-se ter a empresa desembolsado a importância de 3.275\$304 réis (74). O lucro da viagem é deveras impressionante, se nos lembrarmos que a carregação dos 221 escravos, mesmo levando-se em conta a perda de 35 cabeças, produziu líquido, nas negociações com os lavradores do Pará, a quantia de 12 808\$000 (75). O ganho era realmente compensador, apesar da manutenção da "rota negra" do Estado do Grão Pará e Maranhão ser arriscada e dispendiosa. Os benefícios, no entanto, davam cobertura para tudo (76).

Igualmente esclarecedora é uma conta da venda de 120 escravos procedentes de Bissau. O documento, datado de S. Luís do Maranhão a 16 de junho de 1774, acha-se guardado no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (77). A mercadoria humana transportada por Domingos António

(74) Cf. Extrato da fatura, in A.H.U. — C.P. n. 35 (1774-1776).

(75) Ibidem.

(76) Sobre os lucros amealhados pela sociedade, veja-se o capítulo Os Balanços da Companhia.

(77) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

Chaves, capitão da corveta São Paulo (78), deu entrada no pôrto de S. Luís a 13 de junho daquele ano de 1774, sendo imediatamente vendida aos lavradores e mais pessoas abaixo mencionadas (79) :

3 escravos a Bernardino José Pereira a	120\$000	360\$000
1 escravo a Bernardino José Pereira a	100\$000	100\$000
1 "molequinha" ao Ouvidor Miguel Marcelino a	40\$000	40\$000
1 escravo a Luís António de Souza a	120\$000	120\$000
4 "moleques" a Luís António de Souza a	50\$000	200\$000
1 "molequinho" a José Vieira a	40\$000	40\$000
4 escravos a Lourenço Belfort a	120\$000	480\$000
2 escravos a Lourenço Belfort Filho a	120\$000	240\$000
1 "moleque" a Lourenço Belfort Filho a	50\$000	50\$000
1 "moleque" a Estevão de Almeida a	60\$000	60\$000
4 "molecas" a Eugénio de Araucê a	120\$000	480\$000
2 escravos a Leonel Cruz a	120\$000	240\$000
1 escravo a Leonel Cruz a	70\$000	70\$000
1 escravo a Leonel Cruz a	60\$000	60\$000
3 escravos a António Marinho a	120\$000	360\$000
2 escravos a António Marinho a	100\$000	200\$000
3 escravos a João Domingos a	49\$000	147\$000
1 escravo a Miguel de Moraes a	120\$000	120\$000
1 escravo a Miguel de Moraes a	70\$000	70\$000
1 escravo a Alexandre Pereira a	120\$000	120\$000
1 "moleca" a Manuel Cardoso a	120\$000	120\$000
1 escravo a Manuel da Rocha	120\$000	120\$000
2 negras a João Pereira Tôrres a	120\$000	240\$000
2 escravos a João Albino a	120\$000	240\$000
1 negra a Francisco Xavier a	50\$000	50\$000
4 escravos a António Moura a	120\$000	480\$000
1 escravo a José de Brito a	120\$000	120\$000
1 escravo a Manuel dos Santos a	120\$000	120\$000
1 escravo a José de Souza a	100\$000	100\$000
1 escravo a João Pereira Guimarães a	120\$000	120\$000
1 "moleque" a Ricardo Nunes Leal a	80\$000	80\$000
4 escravos a João Soares de Souza a	120\$000	480\$000

(78) Temos consciência da validade de um estudo sério, humano, sobre a vida, certamente dramática, dos navios da Companhia Todavia, por múltiplas razões não cabe nas balizas desta tese. A história de um navio é tema deveras febricitante. Oxalá alguém se lembre dela!

(79) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

2 escravos a José Mae (?) a .	120\$000	240\$000
1 escravo a José Mae (?) a	100\$000	100\$000
2 escravos a Lourenço Pereira Justiniano a ...	80\$000	160\$000
1 escravo a Lourenço Pereira Justiniano a ...	60\$000	60\$000
3 escravos a Manuel de Araujo Souza a	120\$000	360\$000
2 escravos a Manuel de Araujo Souza a	100\$000	200\$000
1 "moleque" a Manuel de Araujo Souza a	80\$000	80\$000
2 escravos a Agostinho de Basto a	100\$000	200\$000
2 escravos a Agostinho de Basto a	120\$000	240\$000
1 "molequinha" a Agostinho de Basto a	30\$000	30\$000
1 "molequinha" a Agostinho de Basto a	70\$000	70\$000
1 escravo a Manuel Lourenço a	120\$000	120\$000
4 "moleques" a Francisco António a	50\$000	200\$000
1 "molequinha" a Francisco António a	20\$000	20\$000
3 escravos a Francisco Roiz a	49\$000	147\$000
4 escravos a Francisco Roiz a	120\$000	480\$000
25 escravos a Manuel Roiz a	55\$000	1 375\$000
4 escravos a Manuel Roiz a	120\$000	480\$000
1 escravo doente a Manuel Roiz a .	?	?
1 "cria que se vendeo com a mãe" .	?	?
Soma de escravos nego- ciados	120 1	Importância total de venda 10 389\$000 réis

Apesar das carregações da Companhia, os lavradores do Pará e Maranhão continuavam a reclamar mão-de-obra para as suas terras agricultadas. Os lotes desembarcados nos portos de S. Luís e Belém não bastavam. Na leitura de certos documentos régios vê-se o cuidado da Coroa no sentido de sobrepujar a delicada questão da escassez de trabalhadores nos campos do norte do Brasil, especialmente a partir de 1773, quando se define a exportação crescente dos produtos tropicais comerciáveis, condignamente representados pelas carregações de couros, arroz, algodão café e cacau (80).

Um edital fixado em 1773 nas capitanias do Pará e Maranhão (81) refere-se ao carinho há muito demonstrado pela realza mandando o governador e capitão-general do

(80) Cf. Carregações do Pará e Maranhão.

(81) A.H.U. — M M. n. 29 (1774-1775).

Estado publicar traslados nas cidades de S. Luís e Belém, através dos quais D. José I ordenava aos administradores da Companhia a introdução de maior número de escravos que se venderiam aos lavradores sem o menor lucro ou interesse que não fôsse o do seu verdadeiro custo, a que se acrescentariam apenas as despesas de transporte (82). Afigura-se-nos que a Junta da Administração, em Lisboa, apesar do cerceamento do benefício imposto pelo referido decreto régio, não protestou. A Companhia não era nada conveniente incompatibilizar-se com a Coroa. Mesmo não havendo lucro, prejuízo não havia, dadas as carregações crescentes de produtos tropicais da colônia altamente comerciáveis nos mercados europeus. O lucro amealhado no tráfico da escravatura era real, mesmo vindo por vias travessas. A própria empresa mostrar-se-ia interessada, porquanto lhe convinha fomentar o cultivo de produtos tropicais mercantilizáveis que davam carga a seus navios que partiam de S. Luís e de Belém com destino a Lisboa. Daquela providência, porém, não resultou benefício algum para os colonos e até daria resultado contraproducente. Perdendo a Companhia nas carregações que fazia e passando a cobrar-se por inteiro do custo e transporte, passavam os escravos a ser mais caros do que até ali, como se vê da correspondência dos governadores do Pará e Maranhão, pelo que resolveram voltar à primeira forma de negociação (83).

O propósito da Coroa foi bom. O resultado é que foi atraído. Apesar da venda fazer-se por preços altos, nem sempre conseguia a Companhia alcançar o capital desem-

82) "a mente de Sua Magestade era favorecer a estes povos introduzindo-se-lhes escravos mais baratos" (Ibidem)

83) "Vierão a sair os escravos muito mais caros que até agora se venderão" (Ofício de Mello e Póvoas a Mello e Castro, datado do Maranhão a 26 de abril de 1774, in A.H.U. — M.M. n. 29, 1774-1775); "os escravos ficar a estes moradores em preços excessivos e ainda maiores do que até agora lhes extorquão ficando sem efeito a moderação de preços da escravatura" (Ofício de Pereira Caldas a Pom- bal, de 8 de março de 1774 — Ibidem).

bolsado nos resgates e fretes. A perda, no entanto, era apenas aparente, visto que não era no proveito das vendas de escravos realizados no Pará e Maranhão que a empresa assentava a sua base lucrativa mas, sim, nos artigos exportados de Belém e São Luís, conforme demonstração do "Livro dos Balanços" da empresa (84).

Assim sendo, não causa nenhuma admiração o fato da Companhia ter prejuízo e não ganho em certas carregações de escravos (85). O malôgro, porém, era apenas fictício, visto a perda ser simulada. O lucro efetivo da gigantesca empresa colonial resultava do giro mercantil das frota do Pará e Maranhão, bem como dos artigos de procedência européia, benefício oriundo, indubitavelmente, do transporte de mão-de-obra escrava da África para a Amazônia brasileira.

Uma carregação de escravos no ano de 1774, segundo informe da mencionada carta de Joaquim de Melo a Martinho de Melo, datada do Maranhão a 26 de abril desse ano, deu à Companhia um prejuízo de 3.149\$563 réis (86). A perda na política econômica de transporte de escravos era, realmente, enorme. Na verdade, uma simples consulta ao Livro de Balanços nos anos de 1770 a 1774 (87) projeta luz abundante sobre o assunto, alicerçando a nossa tese de que, à medida que a Companhia evolue em sua política fomentista, colabora com o produtor oferecendo mão-de-obra a preço reduzido ainda que com aparente malfeitoria para os

(84) Vide o capítulo — Os Balanços da Companhia

(85) Ibidem.

(86) Cf. Carta, in loc. cit. (A. H. U. — M. M. n. 29 — 1774-1775)

(87) Vejam-se os prejuízos no Pará e Maranhão:

Anos	Carregações	Nº de escravos	Total da perda
1770	7	941	2.017\$874
1771	6	965	8.872\$384
1772	11	1.139	11.062\$650
1773	7	1.020	12.046\$430
1774	9	963	16.571\$172
			50.570\$510

seus cofres. O ganho proveniente das exportações de Belém e S. Luís (88) dava, porém, cobertura para maiores danos do que os 50.570\$510 réis despendidos nos cinco últimos anos contábeis da Companhia (89).

A perda, todavia, não era nada extraordinária. Um extrato de fatura, datado de Cacheu a 29 de janeiro de 1774 (90), confirma uma carregação de escravos feita por Filipe Damazio de Aguiar e Francisco José Gomes, administradores de Cacheu, para S. Luís do Maranhão na corveta Nossa Senhora da Oliveira, cujo capitão era Manoel Luís do Cabo. Os escravos, transportados por conta e risco dos interessados na Companhia, foram recebidos no porto de destino por José Vieira da Silva e Bonifácio José Lemos, administradores da empresa em S. Luís. O lote era de 220 escravos, conforme se vê no mapa abaixo.

(88) Em 1775 o valor dos gêneros exportados do Estado pela Companhia foi de 280 848\$761 réis assim distribuídos: — 152 128\$810 réis de Belém e 128 719\$951 réis de S. Luís (Cf. As carregações do Pará e Maranhão).

(89) Veja-se a nota 87 deste capítulo.

(90) A H.U. — M. M. n. 29 (1774-1775).

**RELAÇÃO DE ESCRAVOS TRANSPORTADOS DE CACHEU PARA O MARANHÃO PELA
COMPANHIA NA CORVETA NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA — (JANEIRO DE 1774)**

Número de escreva	Preços de venda aos leiradores no Maranhão (réis)	V a l o r (réis)	Número de escrevas	Preços de venda aos leiradores no Maranhão (réis)	V a l o r (réis)
47 homens	a	3 760\$000	52 mulheres	a	4 160\$000
13 "	"	975\$000	8 "	"	600\$000
10 "	"	700\$000	6 "	"	420\$000
1 "	"	65\$000	1 "	"	65\$000
6 "	"	360\$000	3 "	"	180\$000
1 "	"	55\$000	3 "	"	165\$000
6 "	"	300\$000	2 "	"	100\$000
3 "	"	120\$000	1 "	"	45\$000
2 "	"	70\$000	2 "	"	80\$000
1 "	"	25\$000	1 "	"	35\$000
27 rapazes	"	2 160\$000	1 "	"	25\$000
1 "	"	75\$000	16 rapar gas	"	20\$000
1 "	"	70\$000	1 "	"	80\$000
1 "	"	60\$000	1 "	"	1,280\$000
			1 "	"	70\$000
			1 "	"	35\$000
			1 "	"	30\$000
Soma de escravos 120 homens e 100 mulheres				Importância total	16 105\$000 réis

A negociação desses 220 escravos — 120 do sexo masculino e 100 do sexo feminino — produziu no Maranhão uma importância total líquida superior a 16 contos de reis — 16.105\$000 reis distribuídos da maneira seguinte: 8.795\$000 reis da venda de 120 escravos e 7.310\$000 reis da negociação de 100 negras.

A Companhia gastou com semelhante carregação, segundo traslado feito pelos administradores Filipe Damazio de Aguiar e Francisco José Gomes, 934\$000 reis em mantimentos e remédios; 1.618\$705 em comissão de remessa; e, finalmente, 469\$900 "por despeza feita com a dita corveta desde o dia em que acabou a descarga neste porto" (91). Ao todo — 3.022\$605 reis. Na relação das despesas estarão faltando, quer-nos parecer, os montantes despendidos pela Companhia nos resgates em Cacheu e — é o que se nos afigura — durante a viagem. O resgate de escravos nos centros de origem fazia-se por permuta de gêneros e não a dinheiro, que o não havia. Esses artigos procedentes de Portugal entravam sempre na negociação por preços mais elevados que o seu verdadeiro valor, porquanto a Companhia comprava a crédito e, por isso, mais caro. Nos mercados da África esses preços subiam muito mais visto ser essa a forma de sofismar, isto é, dar menos dinheiro pelos escravos pagando, não obstante, o que lhe podiam. Em contrapartida, porém, os senhorios dos escravos, conhecedores do verdadeiro valor das mercadorias européias de permuta, pagavam a fraude com outra fraude aumentando, também, o valor de seus escravos de tal maneira que um negro de segunda era vendido como se fôsse de primeira e assim sucessivamente (92). Apesar dos preços serem ele-

(91) Ibidem

(92) "A Companhia da por hum negro de primeira sorte reputado no valor de 100\$000 reis um chapéu, uma espingarda e algum outro genero semelhante, que não tenham mais valor que o de 80\$000 reis, para nao dar mais pelo dito negro, reputa os referidos generos no valor de 100\$000 reis fazem-no subir ao preço de 120\$000"

(Cf Minuta sem data nem nome. in A H U — M P de 1774)

vados, os lavradores das capitanias do Pará e Maranhão continuavam sequeiros de mão-de-obra africana.

De 30 de abril de 1774 data outra carregação de 131 escravos embarcados em Bissau por João da Costa e João António Pereira, administradores da Companhia, e transportados para Belém na corveta São Paulo, comandada pelo capitão Domingos António Chaves. A mercadoria humana, por conta e risco dos interessados na sociedade, foi entregue em Belém do Pará a Pereira Viana e António Coutinho de Almeida, gerentes da empresa (93). O rol que se segue realça os diferentes lotes de escravos negociados com os lavradores paraenses.

(93) *Ibidem*.

RELAÇÃO DE ESCRAVOS TRANSPORTADOS DE BISSAU PARA O PARA PELA COMPANHIA
NA CORVETA S. PAULO — (ABRIL DE 1774)

Numero de escravos	Preço de venda aos lavradores no Para (réis)	V a l o r (réis)	Numero de escravos	Preço de venda aos lavradores no Para (réis)	V a l o r (réis)
24 homens		1 920\$000	13 mulheres		1.040\$000
4 "	80\$000	300\$000	7 "	80\$000	560\$000
8 "	70\$000	560\$000	2 "	75\$000	150\$000
1 "	65\$000	65\$000	2 "	70\$000	140\$000
1 "	62\$000	62\$000	3 "	60\$000	180\$000
9 "	60\$000	540\$000	1 "	60\$000	60\$000
2 "	55\$000	110\$000	1 "	45\$000	45\$000
2 "	50\$000	100\$000	4 "	40\$000	160\$000
2 "	40\$000	80\$000	1 "	30\$000	30\$000
1 "	39\$500	39\$500	13 raparigas	80\$000	1 040\$000
4 "	30\$000	120\$000	1 "	75\$000	75\$000
1 "	20\$000	20\$000	3 "	70\$000	210\$000
8 rapazes	80\$000	640\$000	2 "	60\$000	120\$000
4 "	70\$000	280\$000	2 "	45\$000	90\$000
1 "	60\$000	60\$000	1 "	30\$000	30\$000
1 "	50\$000	50\$000			
2 "	45\$000	90\$000			
Soma de escravos 75 homens e 56 mulheres			Importancia total 8 956\$500 réis		

O tráfico dessa cargação de 131 escravos — 75 homens e 56 mulheres — alcançou no Pará apenas 8.956\$500 réis : 5.026\$500 da venda de 75 escravos do sexo masculino e 3.930\$000 da negociação de 56 do sexo feminino.

Com o custeamento da corveta S. Paulo a Companhia gastou o seguinte :

506 alqueires de arroz a 780 réis	394\$680
4 vacas	27\$000
12 alqueires de arroz a 400 réis	4\$800
120 abóboras	7\$200
80 galinhas a 100 réis	8\$000
1 frascueira de aguardente	12\$000
42 esteiras a 100 réis	4\$200
2 panos brancos a 500 réis	1\$000
100 paneles "de fumar"	1\$000
Tabaco	6\$000
1 paça "de bartenha"	3\$000
1 barril de azeite "vermelho"	9\$000
1 frascueira de azeite	3\$600
1 1/2 côvado de pano	1\$500
12 facas	1\$000
200 balas	2\$000
100 tigelas	1\$500
?	18\$000
"Comedorios ao capitão e officiaes de 38 dias a 800 réis	30\$400
TOTAL	535\$880 réis

Além dessa despesa, a Companhia teve outros gastos : 557\$510 réis "em terra" (com os resgates ?) e 662\$970 réis "na comissão" (94). Ao todo a empresa despendeu a importância de 1.756\$360 réis, salvo erro de cálculo ou de leitura de nossa parte.

Até abril de 1774, os melhores escravos provenientes de Cacheu e Bissau eram vendidos aos lavradores no Pará e no Maranhão a 80\$000 réis. Em junho dêsse mesmo ano,

(94) Ibidem.

porém, já eram necessários 120\$000 réis para se adquirir um bom escravo da Guiné nas capitais do norte do Brasil (95). Pouco ou nada adiantou, pois, o mencionado edital de D. José I de 1774, ordenando aos administradores da Companhia a introdução de maior número de escravos que se venderiam aos colonos sem o menor lucro. Teria havido abuso por parte da empresa? Afigura-se-nos que a alta de preços deve-se, todavia, ao aumento das despesas de transporte e à maior dificuldade encontrada nos centros de resgates do Atlântico africano, onde o trato estava sujeito a uma série de fatores — conflito entre os régulos, fuga de escravos, falecimentos (96), epidemias, maior ou menor dificuldade de penetração continental e outras razões que condicionavam os resgates nos mercados produtores de mão-de-obra escrava. Apesar da elevação dos preços de venda nas capitais do norte do Brasil, a Companhia teve um prejuízo de 637\$916 réis na carregação de junho de 1774 (97), sinal evidente das dificuldades encontradas pelos administradores da sociedade nos centros africanos ou — o que é muito provável — durante a viagem. A escassez de mão-de-obra nas áreas agrícolas do Pará e Maranhão contribuiria, outrossim, e de maneira decisiva, na alta do custo dos escravos introduzidos pela Companhia em junho de 1774.

No ano seguinte, porém, o mercado foi normalizado. Uma carta de João Pereira Caldas a Martinho de Melo e Castro, datada do Pará a 27 de julho de 1775, menciona uma fatura de 200 escravos provenientes dos portos de Ca-

(95) Veja-se o extrato de fatura da carregação de junho de 1774 procedente de Bissau (Ibidem).

(96) Segundo o Livro dos Balanços — ano de 1770 — so com escravos fugidos e falecidos em Cacheu e Bissau entre os anos de 1763 e 1768 tivera a Companhia um prejuízo de 14 32\$840 réis, o que representa a média anual de cerca de 2 400\$000 réis. De 1769 a 1772 apenas em Cacheu, 207 escravos, no valor de 14 000\$500 réis foram dados pelos administradores da Companhia como mortos e fugidos (Cf Demonstração do Balanço de 1772).

(97) Cf Extrato de fatura da carregação de junho de 1774 procedente de Bissau, in A.H.U. — M.P. de 1774.

cheu e Bissau, sendo os melhores lotes vendidos aos lavradores por 80\$000 réis a peça (98). Nessa carregação os administradores da Companhia apuraram no Pará 14.144\$500 réis, importância oriunda da venda dos 200 escravos aos colonos da capitania (98). A despesa da privilegiada instituição com o custeamento da corveta e comissões foi de 2.499\$029 réis. Restaria saber, todavia, o gasto com os resgates na Guiné para apurarmos a contabilidade dessa carregação.

Em novembro de 1778, quando a Companhia já havia sido extinta por D. Maria I (100), os poucos escravos senho-reados pelo comissário Luís António no Maranhão foram vendidos em praça pública, conforme ordens recebidas da Junta da Administração que se encontrava, nessa data, às voltas com a liquidação dos fundos da empresa (101). Sabe-se, por exemplo, que nessa altura do século XVIII a gerência da antiga sociedade mercantil apurou em S. Luís a quantia de 22.814\$098 réis, resultante da venda de 287 escravos — 162 de Bissau e 125 de Cacheu — aos lavradores maranhenses (102), o que equivale dizer que o preço médio por peça andava, então, beirando a casa dos 80\$000 réis. Com a extinção da empresa monopolista haveria, seguramente, uma enorme retração do tráfico negreiro, grandemente repercussiva na alta geral dos preços de escravos nos mercados consumidores da colônia. O aflitivo diminuindo que se segue ao aniquilamento da Companhia, resultante do ato político de D. Maria I, vê-se com nitidez nas palavras escritas em 4 de novembro de 1778 por Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro: *“como estes povos se degolam uns aos outros subindo os escravos a um*

(98) Idem, C.P. n. 35 (1774-1776).

(99) Ibidem.

(100) Vide o capítulo — Os apologistas.

(101) Cf. Instituição da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia

(102) Cf. Carta de Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 4 de novembro de 1778, in A H U M.M. n. 32 (1778-1779).

exorbitante preço (103), quando veio o segundo navio me lembrei de que a mente de Sua Magestade era a de favorecer estes povos introduzindo-lhe os escravos, assim ordenei ao dito Luís Antônio vendesse os escravos como pudesse contanto que não fosse em Praça" (104). O governo procurava, com efeito, impedir os leilões de escravos, onde os lavradores subiam os preços em prejuízo próprio e "se degolam uns aos outros", expressiva mostra do encolhimento do tráfico da escravatura no ocaso do século XVIII, numa época em que a ocupação econômica das terras exigia mão-de-obra abundante, dado o ritmo de crescimento orgânico da agricultura comercial.

Para a manutenção da rota negra — mal necessário do processo de desenvolvimento econômico do Estado do Grão Pará e Maranhão — a Companhia sustentava uma respeitável frota. Repare-se no elevado número de navios negreiros da empresa (105). Seguramente 18 barcos andavam nos resgates da África atlântica, assim distribuídos: na rota de Bissau operavam 10 navios — São José, São Sebastião, Santo Antônio, Nossa Senhora da Esperança, São Pedro, São Pedro Gonçalves, Nossa Senhora do Cabo, São Francisco Xavier, São Paulo e Nossa Senhora da Oliveira; nos resgates de Cacheu achavam-se 8 navios, 7 dos quais navegavam na rota de Bissau — Santo Antônio, São José, São Pedro, Nossa Senhora da Esperança, São Francisco Xavier, São Pedro Gonçalves, São Paulo e Nossa Senhora das Necessidades, no trato de Angola, já no Atlântico Sul, andavam mais 8 navios, sendo que um deles (Nossa Senhora do Cabo) navegava, também, na rota de Bissau — Santa Ana, Nossa Senhora da Atalaia, São Luís, Nossa Senhora da Conceição, Nossa Senhora Mãe de Deus, São João Batista, São Lázaro e Nossa Senhora do Cabo (106).

(103) O grifo é nosso.

(104) Veja-se a mencionada carta.

(105) Cf. Mapa dos escravos africanos introduzidos no Estado pela Companhia do Grão Pará e Maranhão (1757-1778)

(106) *Ibidem*.

Graças aos extratos de faturas sabe-se que a Companhia introduziu no Estado do Grão Pará e Maranhão, pelo menos, 25.365 escravos (107). A Guiné (Cacheu e Bissau) e Angola, respectivamente acima e abaixo do Equador, eram os grandes mananciais de trabalhadores para as terras agricultadas do norte do Brasil. O tráfico de escravatura era feito, então, sem predomínio sensível de qualquer das duas áreas geo-econômicas da África Ocidental, apesar da tênue preeminência da Guiné.

Na venda de escravos os administradores da Companhia eram obrigados pela Coroa a dar preferência — em igualdade de condições — aos lavradores. O intento da realza era, naturalmente, o de evitar, na medida do possível, a perniciosa ação dos atravessadores. As ordens de Lisboa emanadas do Conselho Ultramarino nesse sentido eram insistentes. Aos governadores e capitães-generais competia executar as determinações régias, banindo do tráfico os dardanários especuladores que tantos malefícios acarretavam à agricultura com o encarecimento da mão-de-obra escrava (108). A elevação geral dos preços era incompatível com a política econômica fomentista da monarquia. A Coroa, ao mesmo tempo que procurava eliminar o contrabando e outro intermediário açambarcador, executava uma política grandemente favorável à baixa de preços da mão-de-obra, isentando a Companhia do pagamento de direitos de entrada de escravos nas capitanias do Pará e Maranhão (109).

Escravos africanos e artigos de procedência européia (110) eram, geralmente, negociados a prazo com os colonos. Os gêneros agrícolas comerciáveis (arroz, algodão, café, cacau, etc.) constituíam as melhores formas de pagamento

(107) A H U C P n. 37 (1777-1778). Veja-se outrossim, o quadro demonstrativo 'Montante e valor dos escravos africanos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia' (1757-1777).

(108) A H M F. — I. A S E n. 83.

(109) Idem, L. R. C P. J. C. G. P. M. n. 1.

(110) Veja-se o capítulo 'Os artigos de procedência européia'.

Em 1777 os lavradores do Estado deviam à Companhia 900.000\$000 réis da compra de escravos africanos (111). Nessa altura do século XVIII, os administradores de S. Luís e Belém já haviam recebido dos agricultores do Pará e Maranhão a importância de 1.242.048\$526 réis proveniente dos adiantamentos de escravos africanos e mercadorias europeias, cujo saldo devedor datava dos primeiros anos do giro mercantil da sociedade (112). A arrecadação dessas imensas dívidas foi um dos grandes tormentos da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia, a partir de 1778 (113).

Outras áreas geo-econômicas do Brasil, além do Pará e Maranhão, também receberam escravos transportados pelos navios da Companhia. Alguns lotes de mão-de-obra africana foram, realmente, desembarcados nos portos da Bahia e do Rio de Janeiro. É o que informam os "Livros dos Balanços" da empresa guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (114). Ignoramos, no entanto, o mecanismo do tráfico para essas regiões do Atlântico brasileiro.

Sabe-se, outrossim, que uma rica corrente de comércio abastecia os campos auríferos de Mato Grosso, desejosas de mão-de-obra escrava. Da baía do Guajará, em Belém, os comboieiros e comerciantes das minas (115) transportavam, através do vale do Madeira, em canoas de índios remeiros, os ambicionados artigos de procedência europeia para os dourados arrais de Mato Grosso (116). Engrossando o tráfico encontram-se os escravos da Guiné e Angola que iam mourejar nas minas, sobretudo de Vila Bela, cujo provisionamento em víveres, ferramentas e têxteis era feito, em grande monta, pelos caixeiros-viajantes do Madeira,

(111) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

(112) Ibidem.

(113) Vide o capítulo — Instituição da Junta Liquidatária

(114) A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M

(115) Cf. "Termos de Assinaturas dos Comboieiros e Comerciantes das Minas de Mato Grosso", in A.P.P.C.M. Códice n. 1112

(116) Veja-se o capítulo — Os artigos de procedência europeia.

magnífica via de penetração continental em boa parte organizada pela Companhia (117).

Os lucros oriundos da rota do Madeira seriam deveras avultados. Um escravo, por exemplo, que era adquirido pelos lavradores no Pará e no Maranhão por 80 a 120\$000 réis — preço máximo que alcançaram no Estado, conforme ficou demonstrado — era vendido nas áreas auríferas de Mato Grosso por 200 oitavas ou 300\$000 réis. Ademais, algumas escravas chegaram a ser negociadas por dois arráteis de ouro (118) ou 384\$000 réis (119), expressiva mostra do incitamento mercantil da Companhia, cuja ação fomentista contribuiu de forma decisiva para a humanização e ocupação econômica de desmedido trecho do território brasileiro.

(117) Cf. "Memorial que se entregou ao governador e capitão general de Mato Grosso, Luiz Pinto de Souza, pela Junta da Administração da Companhia" in A H M F — I G F C C G P M n. 91

(118) O arrátel, pêso antigo de 16 onças valia 459 gramas

(119) Cf. "Memoria dos Preços queç no Mato Grosso são vendidos os gêneros molhados e secos", in A H U — C P. n. 33 (1772). Sobre os outros gêneros veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.

d) OS ARTIGOS DE PROCEDÊNCIA EUROPÉIA

A JUNTA DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA, com sede em Lisboa (1), mantinha escritórios comerciais nas importantes praças européias de trânsito e de consumo : no Mar do Norte, no Báltico e no Mediterrâneo (2).

Em maio de 1759, quando a gigantesca empresa colonizadora ainda ensaiava sua ação mercantilista, os artigos provenientes das áreas geo-econômicas tropicais atlânticas do rico patrimônio da Coroa eram enviados de Lisboa para Londres à consignação de "Thomas, Thomas e Filhos" (3), sinal certo da organização, nessa altura do século XVIII, de uma feitoria da Companhia na capital da Inglaterra. Em 6 de maio de 1760 a Junta da Administração já mantinha um escritório comercial no porto de Londres, no curso inferior do rio Tâmisa. Antônio Fernandes feitorizava, então, os interesses da prestigiosa instituição pombalina nessa praça inglesa (4).

Os produtos tropicais mais desejados pelas classes econômicas da Inglaterra eram a urzela (5) do Atlântico africano, especialmente a das ilhas de Cabo Verde, e o algodão maranhense (6). A forma de pagamento desses artigos

(1) Veja-se o capítulo — Instituição da Junta da Administração em Lisboa

(2) Cf. A. H. M. F. — I. C. N. S. C. G. P. M. n. 74; L. Cr. C. G. P. M. n. 45-A; C. N. C. G. P. M. Liv. 96

(3) Idem, L. Cr. C. G. P. M. n. 45-A

(4) Idem, C. N. C. G. P. M. Liv. 96

(5) Liqueu empregado em tinturaria (Rocella tinctoria), de que se extrai uma bela cor azul violácea.

(6) Vejam-se os capítulos sobre as carregações..

oriundos do ultramar português, transportados pelos navios da Companhia até o porto de Londres (7), era representada por cargas de chumbo, estanho, lonas, bombas para "agoar" navios, "pedreiros" (8) de ferro e baetas (9) azuis, brancas e encarnadas (10). A remessa das mercadorias era feita por conta e risco dos interessados na Companhia (11).

De Gênova a Junta da Administração recebia "ballas de papel florete de 32 resmas", que por ordem do deputado José Francisco da Cruz remetiam, da Itália, "Rollandelle e Basso", segundo consta do mencionado "Memorial" da Companhia do Grão Pará e Maranhão, que se acha guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (12). Em contrapartida, seguramente como forma de pagamento, Gênova recebia algodão e urzela do ultramar português, à maneira da Inglaterra, conforme consta de uma carta da Junta da Administração da empresa a "Rollandelle e Basso", datada de Lisboa a 5 de setembro de 1760 (13). Nesta data os italianos receberam, por conta e risco dos interessados na Companhia, trinta sacas de urzela de Cabo Verde (14).

As praças portuárias da Europa norte-ocidental engrossavam, outrossim, o tráfico atlântico da Companhia. Graças à rede hidrográfica do "velho mundo", em que os rios correm quase sempre de sul a norte, paralelos uns aos ou-

(7) Os navios da Companhia navegavam regularmente nas rotas do Mar do Norte e do Báltico sinal evidente da amplitude do tráfico da poderosa empresa ultramarina. Supunhamos a princípio que os portugueses estavam apenas nas rotas atlânticas mais dispendiosas e ariscadas (como sucedia nos séculos XV e XVI) ficando as rotas da Europa do Norte para os mercadores ingleses, flamengos, franceses e alemães. Isso no entanto, não acontecia. Todos se achavam nas rotas do Mar do Norte e do Báltico, mais fáceis de navegar e menos dispendiosas.

(8) Guinchos de ferro.

(9) Pano de lã felpudo e que não foi apisoado.

(10) A H M F - M n A, liv. 62. A H U - C P n 33 (1772).

(11) Idem, M. n. A, liv. 62.

(12) Ibidem.

(13) Idem, C N C G. P M, liv. 96.

(14) Ibidem.

tros, cada via fluvial constitui um magnífico caminho de penetração até o centro da Europa. Dado o condicionalistamo físico do continente, em que as bacias se acham separadas por relêvos altamente favoráveis, foi possível a escavar canais perpendiculares na direção sul-norte. Assim sendo, não admira a intensidade de navegação interior, desde o Loire e Sena, na França, até o Oder, a leste da Alemanha (15). O principal elo da cadeia de navegação fluvial europeia assenta na Bélgica e na Holanda, entre os cursos do Escalda, do Mosa e do Reno, com ramificações em direção a bacia do Sena, do Vesel e do Elba (16). Compreendemos, portanto, que a Junta da Administração da Companhia do Grao Para e Maranhão mantivesse, graças a esses leixes de vias continentais de troca mercantil, assíduas relações com os grandes mercados portuarios de Antuérpia, Roterdão, Amsterdão e Hamburgo, excelentes eixos e charneiros da navegação fluvial europeia com o tráfico marítimo colonial da empresa pombalina.

De Hamburgo, os administradores da Companhia recebiam peças de panos de linho, garrações, frascos e trasqueiras de vidro, artigos que eram remetidos para os armazéns de Lisboa por conta da sociedade por Paulo Paulsen, em obediência às ordens recebidas do deputado Domingos de Bastos Viana (17). Aos 26 de junho de 1757 deram entrada nas casas da Companhia, à Boa Vista, 800 garrações de vidro e 100 peças de panos "de Olanda", mercadorias enviadas de Hamburgo por Paulo Paulsen (18). Em 1761, o feitor da Companhia em Hamburgo era João Schuback, segundo consta de uma carta da Junta da Administração, datada de Lisboa a 30 de abril desse ano (19).

(15) Cf. Blanchard, Raul — *Géographie de l'Europe* Paris 1936

(16) *Ibidem*.

(17) A.H.M.F. — M. n. A., Liv. 62.

(18) *Ibidem*

(19) *Idem*, C.N.C.G.P.M. Liv. 96

De Amsterdão, a Companhia recebia barrís de óleo de linhaça (20), de alvalade (21) e de ocre (22), conforme registro de entrada de mercadorias nos armazéns da Boa Vista, em Lisboa, datado de 6 de dezembro de 1757 (23). De Lisboa, como uma das formas de pagamento, os administradores da empresa remetiam sacas de urzela de Cabo Verde. Sabe-se, ademais, pelos "Livros das Carregações" guardados no Arquivo do Ministério das Finanças, em Lisboa, que a 31 de maio de 1759 a Junta da Administração despachou, por conta e risco dos interessados na Companhia, 25 sacas de urzela à consignação de Jacobus Johannes Vandewall, feitor em Amsterdão (24).

Outrossim, segundo consta de uma carta da Junta a Domingos Luis da Costa (25), datada de Lisboa a 6 de maio de 1760, a Companhia remeteu para o seu escritório comercial de Amsterdão 200 sacas de urzela das ilhas de Cabo Verde, recebendo na torna-viagem âncoras, pregos, mastros e ferragens diversas (26). Panos para mastreação, lonas, enxárcia (27) e facas engrossavam as remessas dos artigos procedentes de Amsterdão, conforme consta do registro de carga enviado por Jacobus Johannes Vandewall a António dos Santos Pinto, um dos deputados da Junta da Adminis-

(20) A linhaça é a semente de linho. É muito conhecida a cataplasma, linhaça reduzida a farinha que se aplica como emoliente sobre tumores e feridas.

(21) Trata-se de um carbonato natural de chumbo, formado de 16,5 de ácido carbônico e de 83,5 de óxido de chumbo. Tem muitas aplicações nas artes. É uma substância vítrea, que apresenta um lustre metálico branco ou amarelado.

(22) Ocre ou ocre — argila cuja coloração é devida à presença do óxido de ferro. A ocre amarela, além do óxido de ferro, possui óxido de manganês. Há ainda a de cor vermelha, argila que só difere da ocre amarela em esta ser hidratada e aquela anidra. Tem diversas aplicações: para destemperar as tintas, preservar as madeiras dos efeitos da água e para o fabrico dos papéis pintados.

(23) A. H. M. F. — M. n. A. Liv. 62.

(24) Idem, L. Cr. C. G. P. M. n. 45 A.

(25) Trata-se, certamente, de algum feitor a serviço da Companhia.

(26) A. H. M. F. — C. N. C. G. P. M. Liv. 96.

(27) Conjunto dos cabos fixos que de um e outro lado ou bordo do navio seguram os mastros e os mastaréus.

tração da Companhia, em novembro de 1756 (28). No ano seguinte, em agosto de 1757, António dos Santos Pinto recebeu 150 barris de pólvora fina, enviada de Amsterdão por Jacobus Johannes Vandewall, por conta e risco da empresa mercantil (29).

Cádiz e Marselha recebiam, igualmente, produtos tropicais transportados pelos navios da empresa pombalina. Graças a uma carta da Junta da Administração, datada de Lisboa a 21 de outubro de 1760, sabe-se que o feitor da Companhia em Cadis, nessa época, era Verdue Vincent (30). Em Cadis, bem como em Marselha, a urzela de Cabo Verde tinha grande aceitação (31). As melhores formas de pagamento desse artigo das ilhas atlânticas do patrimônio da Coroa portuguesa e, bem assim, de outros produtos commerciáveis de procedência ultramarina, eram os famosos panos de França e as "ancoretas" de ferro de Castela. Marselha e Cádiz eram, respectivamente, os portos do Mediterraneo Ocidental europeu de saída desses artigos industriais que engrossavam as rotas atlânticas da Companhia (32).

As carregações européias eram, todavia, superiormente representadas pelas mercadorias seguintes, algumas do reino: artigos alimentícios (azeite, vinho, aguardente, queijos, presuntos, farinha, biscoito, sal, vinagre, manteiga, carne, azeitonas, marmelada, bacalháu, chouriços, patos e toucinho), ferragens diversas, sobretudo ferramentas destinadas ao trabalho colonial (machados, foices, gadanhas, enxadas, enxadoes e pregos), armamento, munição, pólvora, louças, chapéus finos, sombreiros de sol, pedras aparelhadas para moinhos de descasque de arroz e têxteis "de diferentes sortes" (33).

(28) A.H.M.F. — M. n. A. Liv. 62

(29) Ibidem.

(30) Idem, C.N.C.G.P.M. Liv. 96.

(31) Ibidem.

(32) A.H.U. — C.P. n. 33 (1772).

(33) A.H.M.F. — L. Cr. C.G.P.M. n. 45-A.

Esses e outros artigos provenientes das diversas praças da Europa poderão ser vistos nos quadros demonstrativos que se seguem, organizados com os elementos extraídos dos "Livros das Cargas dos Navios por Saída" (34) e dos "Livros das Carregações" (35) da Companhia do Grão Para e Maranhão, que se acham guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa.

ARTIGOS DE PROCEDÊNCIA EUROPEIA
(EXPORTAÇÃO DE LISBOA PARA O ULTRAMAR)

NAVIOS	CAPITÃES	PARTIDAS DE LISBOA	PORTOS DE DESTINO	CARREGAMENTOS
São José	Filipe de Figueiredo Gouvea	23/1/1762	Bissau	12 barris de biscoito, 2 de azeite, 12 de vinho, 220 de pólvora 2 p-pas de vinagre, 368 frascas de aguardente 21 rolos de tabaco e diversos fardos, caixas e embrulhos
São Marçal (?)	Bernardo	1762	Cachoe	100 barris de pólvora, 6 dúzias de barretes e 100 de tabaco.
São Sebastião	José Gomes Ribeiro	1762	Cachoe	14 dúzias de barretes, 2 peças de artilharia e 250 balas.
São Domingos	?	1762	Cabo Verde	7 barris de farinha, 12 de vinho, 4 de vinagre, 2 de azeite 30 de biscoito, 420 frascas de aguardente, 9 barras de ferro, 30 peças de cabos, 1 ano 1 embrulho, 1 fardo e 1 pacote.

(34) Idem — L. C. N. S. C. G. P. M. n. 74.

(35) Idem — L. Cr. C. G. P. M. n. 45-A.

São Lázaro	Agostinho dos Santos	1º/5/1762	S. Luís do Maranhão	<p>12 barrís de farinha, 35 de manteiga, 3 de bolacha, 30 de azeite, 10 de azeitonas, 50 de biscoito 180 de vinho, 50 de vinagre, 60 de pólvora, 10 barras de chumbo, 16 caixas de queijos, 3 embrulhos com ferragens, 2 de serras, 19 caixões de chapéus, 48 de fazendas, 12 de louças, 157 barras de ferro, 30 fô-lhas (?) de cobre, 3 barricas de bacalhau, 100 frascas de aguardente, 8 caixas de marmelada, 95 moios de sal, 3 caixas de cobre, 4 pedras de moínho e mais 7 caixas de fazendas</p>
São Luís	Gaspar dos Reis	1º/5/1762	S. Luís do Maranhão	<p>8 barrís de farinha, 48 de pólvora, 13 de bolacha, 20 de azeite, 25 de manteiga 30 de vinagre 1 de chourços, 2 de presuntos 120 de vinho, 26 de farinha, 2 de vinagre, 12 de manteiga, 50 de biscoito, 10 barricas de azeitonas, 12 caixas de queijos, 100 frascas de aguardente, 24 caixotes de fazendas, 2 de estanho, 2 embrulhos de fardos, 8 caixas de louças, 125 barras de ferro, 7 de chumbo, 5 caixotes de ferragens e 190 moios de sal.</p>
Santa Anna e S. Francisco Xavier	Valério Duarte Gomes	1º/5/1762	Belém do Pará	<p>27 barrís de azeitonas, 6 de breu, 25 de farinha, 50 de manteiga, 2 de chourços, 5 de presuntos, 20 de biscoitos, 300 de vinho, 60 de vinagre, 30 de azeite,</p>

Nossa Senhora do Cabo	Manoel da Cunha Betencourt	1.º/5/1762	Belém do Pará	<p>175 de pólvora, 49 pa- nos de linho, 2 fardos, 2 frasqueiras, 10 pipas e 97 frasqueiras de aguardente, 15 dúzias de louças, 519 barras de ferro, 223 moios de sal, 44 caixas de ferra- gens, 9 pacotes de pa- nos de linho, 37 caixo- tes de chapéus, 12 cai- xas de cera, 172 cai- xotes de ferragens, 7 de vidros e 25 de louça</p> <p>24 pacotes, 12 fardos, 15 caixas de louças 9 de queijos, 131 caixotes de ferragens, 8 cai- xões de cera, 5 de vi- dro, 8 cunhetes de es- tanho, 249 moios de sal, 200 barris de vi- nho, 20 de pólvora, 2 de peios, 20 de biscoi- tos, 40 de vinagre, 50 de manteiga, 5 de pre- suntos, 1 de chouriços, 29 de farinha, 30 de azeite, 5 barricas de ba- calhau, 246 frasqueiras e 10 pipas de aguar- dente e 48 pacotes de panos de linho.</p> <p>3 caixões de espingardas. 623 barras de ferro, 8 barris de biscoitos, 2 de vinagre, 2 de azei- te, 9 de vinho, 80 de pólvora, 1 de breu, 2 pipas de aguardente, 12 rolos de tabaco, 4 pe- ças de cabos, 1 cunhe- ta de balas, 1 embru- lho de espadas, esta- nho e alguns pacotes, fardos e caixas.</p> <p>2 caixotes de vidros, 3 frasqueiras, 14 dúzias de taboado, 994 barras de ferro, 12 rolos de tabaco, 10 panelas de</p>
São Marçal Nossa	Bernardo Franco	23/12/1762	Cabo Verde e Bissau	
Nossa Senhora das Necessidades	José dos Santos	5/3/1763	Cachoeira	

Nossa Senhora da Conceição	José Gomes Ribeiro	5/3/1763	Cacheu e Cabo Verde	ferro, 1 baú, 1 barril de chumbo, 16 de bis- coitos, 6 de farinha e 2 de azeite.
São Paulo	José da Silva Costa	5/3/1763	Brasão e Cabo Verde	2 barris de biscoitos, 1 de presunto, 2 de man- teiga, 1 de vinho, 3 de azeite, 1 de vinagre, 5 de farinha, 1 de carne, 100 de pólvora, 3 pi- pas e 166 frascas de aguardente, 993 bar- ras de ferro, 12 rolos de tabaco, 2 caixotes de chapéus, 3 sinos e 11 pedras de rebolos de ferreiros.
São Lázaro	Gaspar dos Reis	11/4/1763	S. Luís do Maranhão	2 barricas de farinha, 8 barras de biscoito, 11 de vinho, 2 de azeite, 606 barras de ferro, 4 peças de cabo, 2 pipas e 220 frascas de aguardente, 81 barris de pólvora, 12 rolos de tabaco e um caixão de armas.
N. Senhora Madre de Deus	Luís Ferreira Braga	1763	Belém do Pará	20 caixas de fazendas 14 barris de munição, 100 de vinho, 40 de azei- te, 80 de biscoito, 3 de presunto, 1 de paio, 1 de chouriços, 20 de manteiga, 12 chapas de cobre, 200 barras de ferro, 80 barris de pólvora, 120 frascas de aguardente, 12 barris de azeitona, 2 caixas de marmelada 3 barricas de becalha e 60 barris de vinagre
				53 barris de manteiga, 2 de azeite, 80 de vinho, 15 de farinha, 15 de biscoito, 30 de azeito- nas, 3 de paços, 2 de chouriços, 3 de pre- suntos, 20 de vinagre,

São Luís	Manoel Travassos	9/7/1763	Belém do Pará	<p>10 de facas, 7 de chumbo, 30 de pólvora, 6 fresqueiras, 517 fresqueiras de aguardente, 12 caixotes, 6 caixotes de chapéus e 32 caixas de louça.</p> <p>15 barrís de biscoito, 25 de manteiga, 2 de peles, 1 de chouriços, 15 de azeite, 2 de presuntos, 2 de toucinho, 1 de carnes, 30 de pólvora, 20 de vinagre, 36 barricas de farinha, 411 fresqueiras de aguardente, 4 caixotes de chapéus, 36 de louça, 8 barrís de facas, 3 cunhetes de balas, 1 caixão de espingardas, 7 barrís de chumbo, 193 barras de ferro, 48 dúzias de garrafas, 600 dúzias de louça e 88 moles de sal.</p>
S. Sebastião	Manoel Salgado	9/7/1763	Belém do Pará	<p>80 barrís de vinho, 10 de azeite, 20 de vinagre, 58 moles de sal, 265 fresqueiras de aguardente, 13 caixas de louças, 2 de chapéus, 31 caixotes de ferragens e 2 cunhetes de balas.</p>
São José	Filipe de Figueiredo Gouvea	9/7/1763	Belém do Pará	<p>40 barrís de farinha, 80 de vinho, 10 de azeite, 25 de manteiga, 20 de vinagre, 48 moles de sal, 229 fresqueiras de aguardente, 39 caixas de ferragens, 3 caixotes de chapéus, 6 dúzias de facas, 13 caixas de louça, 48 dúzias de garrafas e 207 barrís de ferro.</p>

São João Baptista	José d'Oliveira Bulhão	9/7/1763	Belém do Pará	90 barris de vinho, 10 de munição, 12 de farinha, 8 de biscoito, 15 de azeitonas, 2 de presuntos, 18 de vinagre, 9 de facas, 6 de chumbo, 28 de pólvora, 611 frascas de aguardente, 8 caixotes e 11 caixas.
Santo António	?	19/11/1763	Cachau	11 frascas, 680 barras de ferro, 11 rolos de tabaco, 9 panelas de ferro, 1 barril de chumbo, 12 de biscoito, 3 de azeite e 7 de farinha.
São Tomé	Roque José Lisboa	16/1/1764	Cabo Verde	9 barris de farinha, 13 de vinho, 4 de vinagre, 4 de azeite, 30 de biscoito, 532 frascas de aguardente, 11 barras de ferro, 26 peças de cabos, 3 embrulhos, 5 pacotes e 6 fardos.
S. Domingos	Veríssimo Duarte Rosa	1764	Cabo Verde	22 barris de biscoito, 602 frascas de aguardente, 19 barris de vinho, 11 de farinha, 3 de vinagre, 2 de azeite, 5 fardos, 7 pacotes e 2 embrulhos.
S. Francisco Xavier	Manoel Gomes	23/1/1764	Cachau e Cabo Verde	3 peças de artilharia, 8 dúzias de baretas, 84 barris de pólvora, 11 de farinha, 22 de vinho, 8 de vinagre, 5 de azeite, 32 de biscoito, 25 peças de cabos, 11 pacotes e 3 fardos.
São Marçal	Bernardo Franco	1764	Cabo Verde e Bissau	31 barris de biscoito, 5 de azeite, 11 de vinho, 37 de pólvora, 427 frascas de aguardente, 15 rolos de tabaco, 6 fardos, 11 caixas e 3 embrulhos.

Sao Pedro	Manoel José	1764	Cachau	79 barris de pólvora, 9 dúzias de barretes, 1 peça de artilharia e 320 balas.
N. Senhora da Conceição	José Gomes Ribeiro	1764	Angola	23 barris de farinha, 32 de vinho, 20 de pólvora, 326 fresquelras de aguardente e diversas caixas, fardos e pacotes.
N. Senhora da Esperança	José Ferreira de Azevedo	2/2/1764	Bissau	3 barris de azeite, 23 de vinho, 56 de pólvora, 4 de vinagre, 604 fresquelras de aguardente e diversos pacotes, calxas e fardos.
São Lázaro	Gaspar dos Reis	3/3/1764	Angola	42 barris de vinho, 36 de pólvora, 436 fresquelras de aguardente, e diversas caixas e fardos
S. Joaquim	Manoel da Silva Thomaz	1764	Cabo Verde	2 calções de espingardas, 9 barris de biscoito, 3 de vinagre, 1 de breu, 3 de azeite, 37 de pólvora, 11 rolos de tabaco e diversas caixas e fardos.
São Paulo	António José de Carvalho	25/4/1764	S. Luís do Maranhão	37 barris de pólvora, 15 de azeite, 9 de farinha, 23 de vinagre, 2 de presuntos, 2 de chouriços, 120 de vinho, 30 de biscoito, 9 barricas de azeitonas, 200 fresquelras de aguardente e diversos calxotes.
Nossa Senhora das Necessidades	Gonçalo Pacheco de Mello	25/4/1764	S. Luís do Maranhão	38 moios de sal, 2 calxas de cobre, 2 pedras de moinho, 8 calxas de fazendas, 11 calções de chapéus, 15 barris de farinha, 79 de vinho, 3 de vinagre e 5 calxas de louça.

N. Senhora do Cabo	Manoel da Cunha Brancourt	10/7/1764	Angola	Diversas caixas, fardos e pacotes.
N. Senhora das Mercês	Agostinho dos Santos	10/7/1764	Belém do Pará	19 barris de azeitonas, 3 de breu, 25 de farinha, 52 de manteiga, 2 de presuntos, 1 de chouriços, 326 de vinho, 163 de pólvora, 98 frascueiras de aguardente e diversas caixas e caixotes.
Madre de Deus	Manoel Travassos	10/7/1764	Belém do Pará	16 caixas diversas, 72 caixotes de ferragens, 200 barris de vinho, 30 de biscoito, 22 de pólvora, 9 pipas e 326 frascueiras de aguardente e 48 pacotes de penas.
S. Sebastião	Verissimo Duarte Rosa	1.º/10/1764	Cabo Verde e Cacheu	2 caixões de espingardas, 326 barras de ferro, 9 barris de biscoito, 3 de vinagre, 2 de azeite, 11 de vinho e diversos pacotes, fardos e caixas.
Santo Antônio	Miguel Pereira da Costa	17/10/1764	Cabo Verde e Rissau	15 barris de vinho, 1 de vinagre, 3 de azeite e diversas caixas e fardos.
São Thomé	Antônio da Silveira	16/10/1764	Cabo Verde	1 caixão de espingardas, 5 barris de biscoito, 2 de vinagre, 1 de breu, 2 de azeite, e diversas caixas, fardos e pacotes.
S. Domingos	Roque José Lisboa	6/11/1764	Cabo Verde	3 barris de vinagre, 9 rolos de tabaco e diversas caixas, fardos, pacotes e pipas.
S. Francisco Xavier	Manoel Gomes de Almeida	6/11/1764	Cacheu	68 barris de pólvora, 2 peças de artilharia, 208 balas e diversas caixas e fardos.

São Pedro Gonçalves	Bernardo Franco	2/1/1765	Cabo Verde Bissau	9 barrís de vinho, 2 de vinagre, 3 de azeite e diversas caixas, fardos e pacotes.
São Pedro	Antonio Florêncio	26/12/1771	Bissau	2 barrís de azeite, 25 de vinho, 30 de pólvora e diversas caixas e pa- cotes.
N. Senhora da Conceição	Miguel Pereira da Costa	26/12/1771	S. Luís do Maranhão	48 barrís de pólvora, 15 de azeite, 8 de fari- nha, 12 de vinagre 180 de vinho e diver- sas caixas e caixotes.
N. Senhora do Rosario	Matheus Francisco	26/12/1771	Bissau	3 barrís de azeite, 15 de vinho, 13 de biscoito, 22 de pólvora, 361 frasqueiras de aguar- dente, 9 rolos de ta- baco, 3 fardos, 5 cai- xas e 2 embrulhos.

A maneira do que ficou dito sobre o mecanismo do comércio com os centros do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, a Junta da Administração da Companhia, com sede em Lisboa, mantinha feitores nas diferentes praças do reino encarregados da defesa dos interesses da sociedade. A incumbência era a mesma de seus colegas estabelecidos nos mencionados entrepostos europeus: receber, distribuir e remeter. Tudo era feito de acordo com as determinações da Administração da empresa que disciplinava as trocas consoante a lei econômica da oferta e da procura.

Uma vez estocados os produtos europeus nos armazéns da Companhia, à Boa Vista, competia à Junta da Administração organizar, conforme a situação do mercado, as cargas endereçadas aos administradores no ultramar: Pará, Maranhão, Bissau, Cacheu, Cabo Verde e Angola.

A procedência dos artigos europeus que figuram nos quadros demonstrativos era variada. As pipas e barrís de vinho eram, sobretudo, provenientes da cidade do Porto.

Segundo consta de uma carta da Junta, datada de Lisboa a 21 de deezembro de 1757, o administrador da Companhia na praça do Pôrto era, nessa data, Gualter Gomes de Souza (36). Por ordem do deputado António dos Santos Pinto, êsse feitor remeteu, naquela data, para os armazéns da Boa Vista, 30 pipas de vinho, diversas de aguardente e 401 maços de linhas, por conta e risco dos interessados na Companhia (37).

Da cidade do Pôrto os armazéns gerais da Companhia, em Lisboa, recebiam, outrossim, armamento, munição, pregos, ferramentas diversas e pedras aparelhadas para moí-nhos de descasque de arroz maranhense. Outra carta da Junta da Administração, datada de Lisboa a 20 de junho de 1757, acusa o recebimento de 1500 machados, 300 enxa-das, 306 foices, 200 barras de ferro, 18 milheiros de pregos, 50 “feixos” de espingardas e cunhetes com cartuchames (38).

Da cidade de Braga a Junta recebia os famosos chapéus finos e sombreros de sol. Sabe-se, por exemplo, de uma entrada, sem data, nas casas da Companhia, em Lisboa, de seis caixões com 1105 chapéus de Braga remetidos por João Francisco Teles por conta e risco da Companhia (39).

Boa parte da aguardente que engrossava as carrega-ções era oriunda de Viana do Castelo, cidade do norte de Portugal. Um registro do mencionado “Memorial” (40), da-tado de Lisboa a 5 de dezembro de 1757, alude à entrada de 37 pipas de aguardente enviadas de Viana por Felipe Martins Ferreira por conta e risco dos interessados na Com-panhia (41).

O sal que enriquecia as carregações de Lisboa seria, provavelmente, de Setúbal ou Aveiro. É o que se nos afi-

(36) A. H. M. F. M. n. A. Liv. 62, carregaão n. 173.

(37) Idem, carregaões ns 173, 175 e 15.

(38) Idem, carregaões ns 97 e 98.

(39) Idem, carregaão n. 103.

(40) Ibidem.

(41) Idem, carregaão n. 137.

gura aceitável, visto que as grandes áreas de salinação, em Portugal (42), circunscrevem-se, sobretudo, a essas regiões litorâneas. Os demais artigos alimentícios eram provenientes de outros campos portugueses produtores de vinho, azeite, carnes, aguardente, vinagre, manteiga, queijos, etc..

A Junta da Administração adquiria, além disso, pólvora, sêda e chapéus finos nas próprias indústrias metropolitanas, então fielmente representadas pela "Real Fábrica da Seda", "Real Fábrica dos Chapéus" e "Real Fábrica da Pólvora", segundo consta dos registros dos mencionados "Livros de Compras" da Companhia do Grão Pará e Maranhão, guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (43). A melhor forma de pagamento desses artigos eram os produtos tropicais do Pará e do Maranhão, especialmente café, cacau, algodão, arroz, salsa, sola, couros, madeiras, atanados, cravo grosso e fino (44).

Parte das mercadorias embarcadas em Lisboa era consumida pelo pessoal dos navios durante as viagens. O grosso, porém, tinha destinação certa: dar entrada nos armazéns da Companhia em S. Luís, Belém, ilhas de Cabo Verde, Cacheu, Bissau e Angola (45). As respectivas juntas subalternas estantes nessas filiais no ultramar, uma vez conferidos os conhecimentos das cargas, redistribuíam pelos diferentes organismos consumidores os artigos oriundos da capital do reino.

Nos enigmáticos sertões da Amazônia e de Mato Grosso as populações viviam permanentemente ameaçadas de inanição por falta de alimentos. Graças à Companhia pôde a Coroa solucionar, embora momentaneamente, a delicada

(42) Sobre o sal português, veja-se o admirável estudo de Virginia Rau A exploração e comércio do sal de Setúbal Estudo de História Econômica. Lisboa, 1951.

(43) A.H.M.F. — L.C.C.G.P.M. ns. 65 e 66.

(44) Vejam-se os capítulos sobre a carregações do Pará e do Maranhão

(45) Cf. Os Balanços da Companhia, onde figuram as mercadorias em estoque no ultramar (milhares de réis).

questão do abastecimento, em víveres, de certas áreas humanizadas da colônia.

Para isso a Companhia organizou a "captura" do tráfico de Mato Grosso, através da magnífica via fluvial do Madeira. Entrar em relações mercantis com as populações dos campos auríferos de Vila Bela e com os aldeamentos que se distribuíam pelo vale do Baixo Amazonas e seus tributários era, com efeito, um dos intentos do governo da poderosa empresa capitalista.

Apesar da conhecida adversidade amazônica, com seu clima hostil e sua floresta intrincada, repleta de indígenas e animais agressivos, os administradores da Companhia tiveram a fortuna de encontrar um fator geográfico deveras favorável para a obra da penetração continental: rios que se ofereciam à navegação relativamente fácil e, portanto, pouco arriscada e dispendiosa (46).

O tráfico interno, assente nas carregações enviadas de Lisboa pela Junta da Administração, era verdadeiramente intenso nas regiões mineiras da capitania de Mato Grosso, sobretudo nos dourados campos de Vila Bela. A rota comercial aproveitava-se do vale do Madeira, no qual a realza mandou estabelecer dois postos fiscais: um em Borba, outro em Santo Antônio (47). Ao mesmo tempo a Coroa determinou que todo o tráfico legal do ouro de Vila Bela fôsse feito pelo Rio Madeira (48). Razões político-militares de defesa de patrimônio (49) e estímulos de natureza econômica explicam o esforço da monarquia através da administração de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, go-

(46) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil

(47) Ibidem. Vide ainda o mapa — Defesa da soberania política de Portugal (Rêde permanente de fortificações militares)

(48) A P P C M — Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datada de Belém do Pará a 26 de fevereiro de 1753, a Diogo de Mendonça Corte Real, in C G M Códice n. 695 (1752-1757). A B A P P, tomo I (1752-1757). Doc. 28, págs. 39-40. Belém do Pará, 1902.

(49) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

vernador e capitão-general do Estado do Grão Pará e Maranhão (50), no sentido de ser organizada a penetração continental pelo estratégico vale do Madeira (51), fronteira natural que separava a capitania de Mato Grosso de sua congênere do Rio Negro (52).

A montagem da rota do Madeira corresponderia, quer nos parecer, a uma autêntica "captura" econômica em proveito do norte do Brasil, especialmente de Belém do Pará, grandemente beneficiado com o tráfico do ouro de Vila Bela. A "captura" do precioso metal amarelo traria, em contrapartida, um diminuendo do volume e valor comercial entre a capitania de Mato Grosso e S. Paulo. É o que se nos afigura plausível. Na verdade, a depressão do tráfico entre S. Paulo e Mato Grosso, no comêço da segunda metade do século XVIII, não se deve, apenas, à extenuação das minas de Cuiabá e Mato Grosso. A referida "captura" pelo vale do Madeira seria contribuinte da quebra da velha e grossa cadeia de comércio entre as capitanias de S. Paulo e Mato Grosso. O rio Madeira era, realmente, um caminho fluvial mais fácil para as minas de Mato Grosso, bem como para a fronteira espanhola da Bolívia (53). Não admira, portanto, que a navegação comercial pelo vale do Madeira fôsse tomando incremento à medida que crescia o tráfico da Companhia. Era pelo estratégico tributário do

(50) Cf. A situação do norte do Brasil

(51) "comercio pelo rio Madeira com o qual augmentarão as minas o comercio e o rendimento desta Alfandega. Seguiremos a navegação do Madeira e do Guaporé e ficaremos fortes naquelles limites nos quais não tinhamos força alguma com que repelli a violencia dos vizinhos" (A.P.P.C.M. — C.G.M. Códice n. 695 1752-1757).

(52) Cf. Mapa manuscrito da Capitania do Rio Negro, in A.A.N.R.J. n. 169.

(53) A "captura" do ouro de Mato Grosso pelo vale do Madeira deve-se outrossim, à esperteza dos mercadores que preferiam drenar o precioso metal amarelo para as capitanias do Pará e Maranhão a fim de não pagarem os quintos no Estdo do Brasil. Na "Correspondência dos Governadores com a Metropole" acham-se informes dessa natureza. Veja-se, sobretudo, o Códice n. 695 — Reinado de D. José I (1752-1757) — guardado no A.P.P.C.M.

Amazonas que se provia de gêneros a dourada terra de Mato Grosso, especialmente os campos auríferos de Vila Belo (54). Foi, outrossim, através do vale do Madeira que se retirou D. Antonio Rolim de Moura, governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso, e que transitaram seus sucessores. Era, além disso, por essa via de penetração continental que os capitães-generais mantinham correspondência com o rei e com o seu Conselho Ultramarino, sinal evidente da importância política e econômica do rio Madeira, enormemente valorizado pela ação mercantilista da Companhia na segunda metade do século XVIII. Nos códices da "Correspondência dos Governadores com a Metrópole" e da "Correspondência dos Governadores com a Capitania do Rio Negro", guardados no Arquivo Público do Pará (55), encontram-se preciosos informes dessa natureza.

Mato Grosso era, pois, abastecido pela Companhia através dessa magnífica via fluvial. Do porto de Belém, na baía do Guajará, partiam as canoas de índios remadores com as mercadorias enviadas do reino para a colônia pela Junta da Administração.

Uma "Memoria dos Preços que no Mato Grosso são vendidos os generos molhados e secos", guardada no Arquivo Histórico Ultramarino (56), em Lisboa, sem data nem

- (54) Os comboieiros de Mato Grosso que partiam de Belém do Pará com destino aos campos auríferos eram obrigados a assumir o compromisso obrigando-se a não transportar "passageiro algum, homem ou mulher, branco ou preto ou desertor de tropa", sem licença por escrito dada pelo governador e capitão-general do Estado, sob pena de pagarem 200\$000 réis em dinheiro por pessoa "que levarem sem licença, além das mais que parecerem ao mesmo Senhor". Eram, outrossim, obrigados a registrar as licenças na Fortaleza do Gurupá e na vila de Borba, apresentando-as ao general de Mato Grosso "para lhe constar o número e qualidade de pessoas com que daqui partem". Para isso os comboieiros assinavam termos de compromisso (Cf. "Termos de Assinaturas dos Comboieiros e Comerciantes das Minas", in A. P. P. C. M. — Códice n. 1112).
- (55) A. P. P. C. M. — C. G. M. Códices ns. 695 (1752-1757), 696 (1759-1761) e 697 (1763-1768), C. G. C. R. M., Códice n. 778 (1772-1777); C. G. D. — Códice n. 590 (1765-1771).
- (56) A. H. U. — C. P. n. 33 (1772).

nome, mas que tudo indica ser de 1772, menciona o valor de alguns produtos vendidos nas regiões mineiras. A relação seguinte é elucidativa.

Escravo negro "boom"	200 oitavas ou 300\$000 réis
Escravo negro "inferior"	de 160 a 180 oitavas
Escrava negra	2 arrates de ouro ou 384\$000 réis
Sal	15 a 30\$000 o alqueire
Queijo flemengo	3\$000 cada um
Vinho tinto	3\$000 cada frasco
Vinagre	3\$000 cada frasco
Azeite	3\$000 cada frasco
Aguardente	3\$000 cada frasco
Farinha de trigo	3\$000 cada pacote c/3 arrábas
Palo	\$900
Ché	6\$000 o arrátel (57)
Café	\$750 o arrátel (58)
Manteiga	\$750 o arrátel
Baceta encarnada, azul ou parda	15 tostões (59) cada côvado (60)
Pano encarnado, azul ou pardo	4\$500 cada côvado
Chapéus finos	10\$500 cada um
Chapéus grosseiros	4\$500 cada um
Melas de seda	7\$500 cada par
Melas de linho	1\$500 cada par
Panos de linho para lençóis	1\$500 cada vara (61)
Panos de linho para camisas	2\$260 cada vara
Panos de "Bretanha"	9\$000 cada peça
Panos de "Cambreia" lisa	7\$500 cada vara
Abotoaduras de metal	9\$000 o par
Veludo encarnado, azul e preto	7\$500 cada côvado
Tafetá	1\$500 cada côvado
Seda lisa	4\$500 cada côvado
Facas flamengas	\$400 uma
Tesouras	\$750 uma
Espelhos pequenos	\$400 um

(57) O arrátel equivale a 459 gramas.

(58) Trata-se do café paraense.

(59) Moeda de prata do valor de 100 réis. Assim sendo, cada côvado de baceta custava 1\$500 réis.

(60) Medida de comprimento, já fora de uso, igual a 66 centímetros

(61) Medida antiga de comprimento, igual a um metro e dez centímetros

Pentes de marfim	\$400 um
Pentes de tartaruga	1\$500 um (62)
Machados	3\$000 um
Foice	1\$500 um
Anzóis	3\$000 a dúzia (63)
Fechaduras	2\$250 cada uma
Pratos	\$750 cada um
Louça (da Índia?)	45\$000 o apar. p/chá ou café
Preto (da Índia?)	2\$250 cada um
Copos de vidro	\$750 cada um
Frescos de vidro	1\$200 cada um
Ferro em barra (do reino ou da Suécia?)	\$400 o arrátel
Aço	\$750 o arrátel
Cobre em caldeiras	1\$500 o arrátel
Pólvora	4\$500 o arrátel
Estanho	1\$500 cada preto pequeno
Cera branca	1\$500 cada vela de meio arrátel
Alfazema (64)	\$400 cada arrátel
Sabão (65)	\$750 cada arrátel

Nas minas e vizinhanças tinham grande aceitação: camisas de pano de linho, chitas, lenços de côres, linhas para costura, riscados de Hamburgo, lãs e sêdas para vestidos, abotoaduras de metal, retrozes de côres diversas, ferramentas, chumbo em barra, pregos e, naturalmente, mercadorias alimentícias — presuntos, bacalháu, vinho, azeite, etc. (66).

A margem de lucro era deveras enorme. Um arrátel de chá, por exemplo, que em Lisboa os deputados da Junta da Administração da Companhia adquiriam por 800 réis, era vendido na capitania de Mato Grosso por 6\$000 réis (67); um prato que custava dez réis nas olarias (68) era nego-

(62) Repare-se no valor dos pentes de tartaruga, mais caros que os de marfim!

(63) As linhas seriam de manufatura indígena. É o que se nos afigura

(64) Arbusto da família das labiadas. É odorífera e exala um perfume muito intenso e agradável, quando lançada no fogo

(65) "É mau e é feito no Pará". (Cf. "Memória"...).

(66) Cf. "Memória..."

(67) Ibidem.

(68) Alguns não saíam das olarias da própria Amazônia?

ciado nas minas de Vila Bela e vizinhança por 750 reis (69); um moio (70) de sal remetido de Lisboa para o Pará, que era pago em Portugal a 500 reis, em julho de 1755 (71), custava nas minas da capitania de Mato Grosso de 15 a 30\$000 reis o alqueire, o azeite, que era adquirido no remo por 2\$000 reis o barril, era vendido em Vila Bela a 3\$000 reis o frasco, uma pipa de aguardente posta a bordo custava em Lisboa 44\$443 reis, enquanto um frasco dela custava 3\$000 na capitania de Mato Grosso; uma pipa de vinagre, paga em Lisboa a 6\$000 réis, deixava, igualmente, bom lucro, porquanto em Mato Grosso um frasco custava 3\$000 réis (72.) Eis alguns expressivos exemplos da percentagem de ganho auferido pela Companhia.

As minas de Mato Grosso, bem como outras áreas geoeconômicas do patrimônio ultramarino da Coroa, tinham fome de comestíveis, têxteis e metais. Em contrapartida, as praças do reino, do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, tinham avidez de produtos tropicais comerciáveis. Os navios da Companhia eram os medianeiros. Com semelhante política econômica de transporte pôde a empresa pombalina auferir bons dividendos (73), incitamento de sua ação colonizadora numa vasta área da Amazônia brasileira.

A exuberância e multiplicidade das carregações de procedência européia, bem como de suas congêneres do Pará, Maranhão, Cacheu, Bissau, Angola e Cabo Verde (74), constituem sinal evidente da amplitude das relações comerciais da gigantesca empresa colonial.

(69) Cf. "Memória"...

(70) Medida de capacidade do antigo sistema equivalente a 60 alqueires ou 828 litros.

(71) A.H.M.F. — M. n. A. Liv. 62.

(72) Ibidem.

(73) Cf. A.H.M.F. L.B.C.G.P.M. Veja-se, outrossim, o capítulo — Os Balanços da Companhia

(74) Cf. Carregações...

A diversidade das mercadorias que engrossavam as rotas terrestres e marítimas reflete, fielmente, a sobressaliente projeção da poderosa sociedade anônima numa conjuntura econômica imperial portuguesa, de um lado, e, de outro, numa verdadeira tessitura capitalística de nítida feição intercontinental. Graças a essa vigorosa rede de trânsito mercantil de artigos oriundos de três continentes

Europa, África e América — a Companhia pôde, realmente, alterar a feição do mapa econômico do mundo atlântico. Realizou, assim, autêntica transformação do regime internacional de alguns produtos tropicais afro-americanos e do crescente industrialismo europeu. Disso tudo tinha necessariamente que resultar a alteração dos itinerários do mundo dos negócios e, bem assim, da contextura capitalista das rotas atlânticas à distância.

Portugal desempenhava, portanto, através da empresa colonial, admirável papel de "eixo" entre os portos da Europa do Norte e o mundo tropical. Binômio quase perfeito : fomento ultramarino e giro mercantil.

CAPÍTULO II

OS BALANÇOS DA COMPANHIA

A CONTABILIDADE, ciência cuja evolução já se fazia acentuada em vários países da Europa no século XVIII, mormente a Itália pela sua tradição mercantilista (1), ainda não havia atingido em Portugal um desenvolvimento paralelo. Já o cronista Jacome Ratton, subscritor da Companhia do Grão Pará e Maranhão, lamentava “a falta de pessoas instruídas na escripturação em partidas dobradas” em Portugal (2).

A Contabilidade portugueza na época do marquês de Pombal, segundo nos mostram os Balanços da Companhia de Comércio e Navegação, ainda estava eivada de tradições medievalistas. Ao invés de enveredar pelos amplos caminhos das “partidas dobradas”, achava-se ainda adstrita ao método das “partidas simples” de cujo empirismo decorre a limitação dos horizontes contábeis. Tôda a escripturação mercantil que resuma dos Balanços da empresa ultramarina num antiquado sistema de apuração dos resultados

(1) Cf. Fourastié, Jean — *Comptabilité générale* Paris, 1948. *L'Assurance au point de vue économique* Paris, 1946. *La Comptabilité* Paris, 1945. Roover, R. de — *La formation et l'expansion de la comptabilité à parties doubles* in *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, março e maio 1939. Gomberg, I. *Histoire critique de la théorie des comptes*. Genebra, 1928.

(2) *Recordações...*, pág. 216.

das operações de compras e vendas em determinadas praças, dos benefícios ou prejuízos das viagens dos navios de comércio, ou ainda no cômputo de despesas ou de bens patrimoniais, nem sempre obedecendo aos princípios mais harmônicos com a evolução da ciência contábil.

Examinemos, igualmente, o caso das "Naos de Guerra" incorporadas ao patrimônio da Companhia "por ser dívida de Sua Magestade" sem que, entretanto, se lhe atribua um quantum representativo "porque a Companhia não desembolçou o seu valor". Poder-se-ia argumentar que a dívida era aleatória tanto que em 1762 uma das Naus de Guerra — Nossa Senhora da Atalaia — revertia à Coroa (3), destinada naturalmente à defesa do império em outros setores. Faltam, infelizmente, elementos para a verificação da sorte da outra nau — Nossa Senhora das Mercês - que, ao que tudo indica, deveria ter revertido ao patrimônio régio após a dissolução da privilegiada instituição mercantilista.

Falta na escrituração da Companhia do Grão Pará e Maranhão uma unidade de agentes consignatários que, na moderna Contabilidade, arcam com a responsabilidade de setores distintos da vida comercial como, por exemplo, o de *Mercadorias*. A própria apuração dos lucros que deixam as mercadorias faz-se por um processo obsoleto. Como não era possível conhecer-se o resultado das operações que ainda estavam pendentes de "contas de vendas", procedia-se por estimativa que muitas vêzes superava de muito as previsões, pesando nos Balanços futuros e dando assim uma aparência de instabilidade aos Balanços.

Examine-se, outrossim, o caso do sal que se destina a princípio a produzir 300% de lucros (4) e que, finalmente, se reduz a 10% (1773-1774), depois de uma cotação decres-

(3) A H M F. L. B. da C G P. M. n. 76. demonstração de 1762, fl. 165.

(4) Idem, Balanços de 1761, 1762, 1763 e 1764.

cente entre 1765 e 1772. Os prejuizos apenas com o sal pelo otimismo das previsões anteriores somavam na demonstração do Balanço de 1770 (5) mais de 9.000\$000, pouco menos de 2.000\$000 em 1771 (6) e mais 1.600\$000 réis em 1772 (7).

Outros produtos estiveram sujeitos a estas conjecturas otimistas, principalmente os escravos, mercadoria de difícil cálculo antecipado de rendimento, mercê das doenças, fugas, baixa de preços ou, quiçá, da possível desonestidade dos agentes a que somos levados à suposição em face da contradição dos lucros iniciais e dos prejuizos acentuados dos ultimos anos da vida da Companhia. Consulte-se o quadro demonstrativo seguinte.

COMÉRCIO DE ESCRAVOS (1756 - 1774)

ANOS	LUCRO (ré s)	PREJUIZO (ré s)	
1756	437\$960	—	ANOS LUCRATIVOS
1757	5.515\$929	3.582\$926	
1758	16.642\$893	—	
1759	4.343\$639	—	
1760	119\$511	—	
1761	—	98\$524	
1762	19.968\$328	—	
1763	19.192\$388	—	
1764	1.741\$013	—	
1765	45.414\$239	—	
1766	1.478\$571	—	
1767	—	11.595\$831	ANOS NEGATIVOS
1768	505\$520	—	
1769	3.543\$782	627\$338	
1770	—	16.338\$719	
1771	—	8.288\$435	
1772	—	25.669\$246	
1773	—	120.046\$430	
1774	—	16.571\$172	

(5) Idem, fls. 220-222

(6) Idem, fl. 240.

(7) Idem, fl. 260.

Outra curiosidade dos Balanços da Companhia nos der-
 radeiros exercícios financeiros em que os lucros, deduzidos
 os 11 1 2% que se distribuíam aos acionistas, caem a ci-
 fras insignificantes,

1770.	. . . . .	\$003
1771.	. . . . .	\$400
1772.	. . . . .	23\$360
1773.	. . . . .	73\$470
1774.	. . . . .	78\$052

pode ser verificada na tabela anexa referente aos lucros da
 empresa antes da distribuição dos dividendos.

LUCROS DA COMPANHIA APURADOS EM BALANÇOS DE 1756 A 1774

(Dividendos não incluídos)

ANOS	IMPORTÂNCIAS (réis)	
1756	51.463\$329	MÉDIA ANUAL — 88.267\$145
1757	97.070\$064	
1758	93.586\$935	
1759	81.372\$476	
1760	150.579\$229	
1761	218.660\$811	
1762	136.304\$007	
1763	26.906\$465	
1764	105.120\$215	
1765	165.723\$546	
1766	105.746\$417	
1767	65.771\$149	
1768	56.358\$370	
1769	54.316\$675	
1770	53.544\$003	
1771	53.544\$400	
1772	53.567\$360	
1773	53.617\$470	
1774	53.622\$052	
S O M A	1.677.075\$763	

O fato parece explicar-se por um artifício contabilístico que passamos a expor. Comprometida na defesa das regiões coloniais pela construção de fortalezas, como a de São José de Bissau, ou reedificação das existentes em pontos vitais do seu comércio, na África e no Brasil (8), destina a Junta da Administração da Companhia, nos citados anos, vultosas somas que parecem estar condicionadas à largueza dos lucros. Assim, respeitando religiosamente o montante dos dividendos que exigiam 53.544\$000 réis, podia a Companhia reservar para a empresa defensiva do patrimônio da Coroa as somas abaixo :

1770	64.311\$900
1771	46.960\$000
1772	8.000\$000
1773	38.696\$601
1774	8.540\$000
<hr/>	
Total.	166.508\$501

Tão elevada quantia que contrasta com as minguadas parcelas dos lucros prova à saciedade que a Companhia, mais do que uma instituição meramente mercantil, realiza um objetivo de natureza política que, se de certo modo resguarda o seu patrimônio, fornece à Coroa sólidos elementos contra os inimigos que ameaçam as cobiçadas fontes de prosperidade situadas no ultramar.

Dois atos da Companhia que se filtram dos Balanços revelam caracteres que estão longe dos limitados campos de ação comercial e evidenciam o entrosamento da organização monopolista mercantil com a política estatal. Na explicação n.º 16 do Balanço de 1774 lê-se :

(8) Veja-se o capítulo

Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa

“São 13 carregações de mantimentos para Cabo Verde as quais se reputão perdidas por serem destinadas a remediar a fome que padecião os moradores das ditas Ilhas 37.329\$209” (99).

Parece-nos óbvio que uma empresa comercial não iria dedicar tão polpuda soma para a época (cêrca de 1/12 do seu Capital) para obra tão humanitária se não obedecesse aos imperativos de colaboração com a Coroa, embora em momento em que começava a periclitar a estrêla que a favorecia.

Outro ato de cunho benemérito ocorre sob a rubrica n.º 20 do Balanço de 1775 :

“He o custo porque se resgatou hum escravo no Pará a quem se mandou dar liberdade pela Acção que obrou na defesa da Galera Nossa Senhora do Cabo contra os Argellinos .. 130\$000”.

A eloquência do gesto dispensa maiores comentários. A luta contra a pirataria da época custou à Companhia não somente o resgate de escravo que defendia com bravura o patrimônio de seus senhores. Os Balanços da sociedade monopolista de comércio e navegação estão polvilhados de notas que nos revelam a envergadura da luta contra os adversários da realeza, de que, por vêzes, resultam desastres que, pesando nos rendimentos da Companhia, levam-na a equipar-se melhor para a defesa do seu patrimônio e, consequentemente, da soberania do monarca (10)

Assim, por exemplo, se a multiplicação dos navios da Companhia resulta, em parte, do aumento do volume de suas transações, não é menos verdade também que decor-

(9) Cf. L. B. da C. G. P. M. 1774.

(10) No Balanço de 1768 figura a perda da Galera São Domingos que em 1766 encontramos despachada para Cabo Verde: o navio “em que fizerão prêza os Argellinos” (Cf. L. B. da C. G. P. M., fl. 184) valia 1.883\$308 e a sua carga estava avaliada em 6.440\$440 reis.

rem da necessidade de segurança das frotas. Eis porque duas naus de guerra cedidas pelo rei figuram em seu patrimônio (reduzidas a uma em 1762, como vimos) para maior segurança dos transportes em rotas tão infestadas de adversários da Coroa portuguesa.

A Companhia que em 1759 contava com treze navios (duas naus de guerra) no valor de 52.868\$392 réis tinha em 1774 trinta e duas unidades avaliadas em 130.209\$382, tendo perdido nesses três lustros de atividades treze embarcações que haviam custado a seus cofres 43 355\$842 (11). Este progresso quantitativo não traduzia, todavia, uma prosperidade econômica como se depreende do quadro seguinte em que comparamos os lucros oriundos das carregações com os dos fretes.

(11) Cf. L. B. n. 76.

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS LUCROS NAS CARREGAÇÕES E NOS FRETES — (1756-1774)

ANOS	LUCROS NAS CARREGAÇÕES (réis)	FRETES	
		LUCROS (réis)	PERDAS (réis)
1756	64 376\$283	10 699\$879	17 016\$024
1757	76 387\$243	33 541\$280	5 918\$357
1758	92 946\$436	21 663\$168	17 547\$140
1759	108 256\$525	—	—
1760	114.452\$196	41.704\$277	1.865\$924
1761	238 939\$541	17 701\$696	11 217\$811
1762 *	173 598\$241	16 454\$147	45 373\$628
1763	73 353\$217	11 782\$067	8 392\$720
1764	114.729\$425	14.473\$591	14 027\$668
1765	157 558\$390	25 041\$121	2 802\$085
1766	103 139\$854	17 308\$786	11 089\$840
1767	87.342\$529	9.973\$363	9 096\$700
1768 **	105 992\$465	12 383\$540	22 585\$524
1769	107 771\$670	11 675\$340	9 894\$225
1770	189.881\$880	6.811\$845	9.963\$388
1771	129.915\$202	9.244\$302	8.507\$692
1772	100 726\$528	20 615\$998	18 039\$500
1773	95 987\$213	28 951\$543	7 648\$757
1774	145 964\$006	18.753\$653	16.249\$820
S O M A		328.794\$796	236.740\$803 ***

Se examinarmos, por exemplo, os anos de 1762 e 1768 através da frieza e insensibilidade dos números, chegaremos a conclusões realmente desnorizontantes. Se é verdade que 1768 é um ano de resultados medíocres para o comércio da Companhia, o vulto dos prejuízos nos fretes pode ser explicado pelo fracasso do carregamento da Nau "Nossa

* Custeio das Naus de Guerra :		
Perdas — N. S. da Atalaia		5 491\$088
" — N. S. da Atalaia		14.815\$119
" — N. S. das Mercês		15.579\$765
		35 885\$972
** Prejuízo da Nau Nossa Senhora do Cabo		11 832\$967
*** Lucro nos fretes		92 053\$993
(14) Cf. Explicação 14 — C. fl. 68 dos Balanços.		

Senhora do Cabo" cujo déficit atingindo 11.832\$967 (12) supera, por si só, as perdas consignadas nesta rubrica que se elevavam no referido ano a 10.196\$984 (13).

Não cabe, todavia, a mesma explicação para o resultado anormal do ano de 1762, um dos mais prósperos para o setor das operações comerciais, apenas superado pelos anos de 1761 e 1770, apresenta, entretanto, o mais alto índice negativo do ramo de fretes com um déficit de 28.919\$481 (14) que jamais se verificou nos demais anos em tão alto nível.

O responsável por tão quantioso prejuízo são as naus de guerra Nossa Senhora das Mercês e Nossa Senhora da Atalaia, esta última, como já comentamos, revertida nesse ano à Coroa. O dispendioso custeio da primeira nau atingiu neste ano de tensão internacional a elevada soma de 18.225\$835 e produziu apenas 2.646\$070 ocasionando um rombo de 15.579\$765. A nau Nossa Senhora da Atalaia, depois de produzir um déficit de 5.491\$088, despendeu 14.815\$119 réis no apresto para nova viagem quando foi devolvida à Coroa (15). Somavam, portanto, estas perdas 35.885\$972 que, pesando na rubrica dos fretes, explicavam o volumoso prejuízo do referido ano que, de outro modo, apresentaria saldo positivo. Acentua-se, assim, o caráter de colaboração da Companhia com o Estado na defesa do patrimônio ultramarino da realza muito além do que estava obrigada precipuamente.

Ressalte-se, por fim, que a Companhia exorbita por vêzes as suas atribuições carregando cera, livros e moeda provincial para o Rio de Janeiro ou para a Bahia como

(12) Explicação 14 — C. Pl. 179 dos Balanços

(13) Ibidem.

(15) No Balanço de 1766 aparece consignada mais uma despesa de 949\$898, quantia que "se dispendee até o tempo de sua entrega a Sua Magestade" Julgamos tratar-se de despesa anterior a 1762, data da devolução à Coroa da fragata, mas somente apurada em 1766. Desde 1762 não encontramos mais essa nau de guerra relacionada entre as naus "costeadas". Daí a nossa conclusão

ocorre em 1762 (16) ou em 1763 (17) ou ainda em 1765 (18), obedecendo por certo a imperativos políticos e com evidentes danos para os seus interesses. Só em uma remessa de 77 escravos de Angola para o Rio de Janeiro em 1765, avaliada em 4.120\$564, apurava a Companhia apenas 2.224\$555 (19). Note-se, ademais, que, em 1771, quando se apuram "dividas falidas", para um montante de 2.950\$832 do Maranhão onde avultam as operações, o Rio de Janeiro apresenta-se com a elevada cifra de 4.950\$123 réis (20). Noutra partida de 30 escravos, em 1772, perdia a Companhia 606\$096 (21).

Os Balanços da empresa colonial revelam-nos ainda outros aspectos deveras curiosos. Assim no tocante à distribuição dos lucros não obedece a um princípio uniforme e, muito menos, aos imperativos dos Estatutos da empresa. Obrigada por estes a dividir "anual e sucessivamente pro rata no referido mez de Julho o que pertencer a cada hum dos interessados" (22), divide a Junta da Administração da Companhia progressivamente desde 6% de dividendos (1769) até 11 1/4% em que se estabilizou a quota nos anos de 1768 a 1774, com uma exceção em 1767 quando os interesses caíram a 8 3/4% (23) quando haviam atingido 11% no ano anterior.

Ora, se a Companhia distribui dividendos inferiores aos seus lucros, salvo o caso esporádico de 1763 em que a Junta da Administração dividiu os interesses superiores

(16) Cf. I. B. fl. 69

(17) Idem, fl. 87

(18) Idem, fl. 115.

(19) Idem, fl. 117.

(20) Idem, Demonstração de 1771.

(21) Idem, fl. 258.

(22) Cf. Instituição, § 52, pág. 17.

(23) Há uma disparidade entre os Balanços e a lista apensada aos referidos livros. Embora o Balanço de 1767 consigne 11 1/4 para ser distribuído em 1768, o mapa demonstrativo do pagamento de dividendos aponta apenas 8 3/4%, ou seja 3\$000 por ação, num total de 40 740\$000 dos quais foram efetivamente pagos 40 605\$000. Não apuramos a razão deste contraste.

aos benefícios do referido ano, depreende-se uma acepção particular do "pro-rata".

Teria a Companhia preferido constituir um "fundo de reserva", como chamaríamos em moderna linguagem contábil, que ia de modo progressivo valorizando as ações que de 400\$000 em 1755 foram subindo sucessivamente até valerem 1.151\$786 por ocasião do último Balanço (24).

Constituiu, portanto, o emprego de capital na empresa monopolista um bom negocio, uma vez que produzia o dinheiro, dado por empréstimo, na época, cerca de 10% como se intiere dos juros pagos pela propria Companhia Geral do Grao Para e Maranhao que, em 1769, abonava à sua co-irma, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraiba — a quantia de 2.675\$554 correspondente aos juros de 40.000\$000 contados de 1.º de janeiro a 2 de setembro de 1769, data do resgate do empréstimo (25).

No que se refere aos lucros da Companhia em seu periodo contábil, verificamos que provém de duas fontes principais: os auferidos sobre mercadorias e os sobre fretes. Limitada pelos Estatutos ao ganho máximo de 45% sobre as fazendas secas, exceto farinha e comestíveis secos (26), e 15% livres sobre as fazendas molhadas, farinha e mais comestíveis secos (27), restringia a Companhia, em média, os seus lucros de 20% a 15% nas carregações de fazendas secas para os centros de seu monopólio e de 12% a 10% sobre os mantimentos.

Já nas suas transações com as praças do Báltico, do Mar do Norte e do Mediterrâneo europeu, por onde escoavam os artigos tropicais mercantilizáveis, especialmente a urzela de Cabo Verde e o algodão maranhense, os lucros

(24) Vide o capítulo — Os acionistas e o capital social

(25) Cf. L. B. da C. G. P. M. Demonstração de 1769, fl. 201

(26) Instituição..., parágrafo 23, pág. 10.

(27) Idem, parágrafo 24.

não tinham limites atingindo, por vêzes, a mais de 100% sobre o preço de custo (28).

É curioso observar-se que se o comércio de mão-de-obra escrava africana é, geralmente, deficitário, já as carregações para a África dão margem a lucros que se escalonam de 70% a 30% permitindo, assim, uma compensação razoável que pode escapar a olhos menos avisados.

Operando com capital de 465.600\$000 a Companhia auferiu lucros que variavam no setor das mercadorias desde 64.376\$283, em 1756, até 238.939\$541, em 1761 (29), cifras que representavam aproximadamente de 15% a 50% de seu capital.

O montante total dos lucros era fornecido pelos fretes, excepcionalmente deficitários, como já vimos, e que deixaram ainda em dezenove anos de giro mercantil um lucro de 92.053\$993 (30), com uma média anual superior a 4.800\$000 durante o período apurado da contabilização da Companhia, que se estende de 1756 a 1774.

As despesas da gigantesca organização mercantil, como as de tôdas as empresas prósperas, subiram num ritmo consentâneo com o desenvolvimento de suas operações. Se a principio avultam os ordenados e a manutenção dos armazéns que oscilam entre 2.300\$000 e 5.300\$000 entre 1762 e 1774, apenas nos últimos anos vê a Companhia aumentar os seus encargos não somente pela necessidade de defesa do patrimônio, como vimos anteriormente, mas em obras de desenvolvimento da política fomentista da Coroa: instalação do cultivo e benefício do arroz (31), reparos de armazéns (32), assistência a exploradores do hinterland

(28) Em uma cargação de 131 sacas de urzela para Amsterdão em 1772, avaliada em 2 648\$647, apurava líquido a Companhia 5 638\$005 cerca de 110% (Cf. L. B. fl. 254)

(29) Vide tabela anexa referente ao lucro nas cargações

(30) Ibidem.

(31) Cf. L. B. fl. 222

(32) Idem, fl. 260.

(33), com o estabelecimento do cultivo da sêda (34) ou com a manutenção da escravaria requerida pela sua operosa administração. Sòmente em 1770 saíam de seus cofres 15.981\$104 para atender a essas despesas excepcionais (35).

Tão poderosa empresa chegava à sua fase final de existência legal com um acervo de "Bens Moveis e da Raiz" que não atingia os 20.000\$000 réis. Possuía, entretanto, em 1774 um estoque de mercadorias em poder dos administradores do Pará, Maranhão, Angola, Cacheu, Cabo Verde, Bis-seu e de outras áreas coloniais (Rio de Janeiro inclusive), avaliado em 1.262.310\$990 réis, dos quais 1.186.600\$883 — cêrca de 94% — em poder dos responsáveis pelos negócios da Companhia no norte do Brasil (36).

Esse total que nunca foi inferior a 700 contos de réis, sem computarmos o estoque nas diferentes praças da metrópole, e que chegou a atingir, em 1771, 1.466.028\$258 (37) e mais 50.394\$920 em Lisboa, mostra que a gigantesca empresa ultramarina de comércio movimentava um capital muito superior ao que cotizara, girando à base de um crédito sólido que lhe permite, sem exceção, dever muito além do que lhe devem.

Seu poderio e sua projeção fariam inveja a muitas das maiores organizações do comércio internacional de nossos dias se nos fôsse possível converter em moeda atual estas somas que se traduziriam em cifras realmente astronômicas.

O mapa estatístico seguinte, referente ao valor das mercadorias em estoque no ultramar, bem como as respectivas representações gráficas, ajudam-se a compreender melhor o portentoso crescimento orgânico da Companhia.

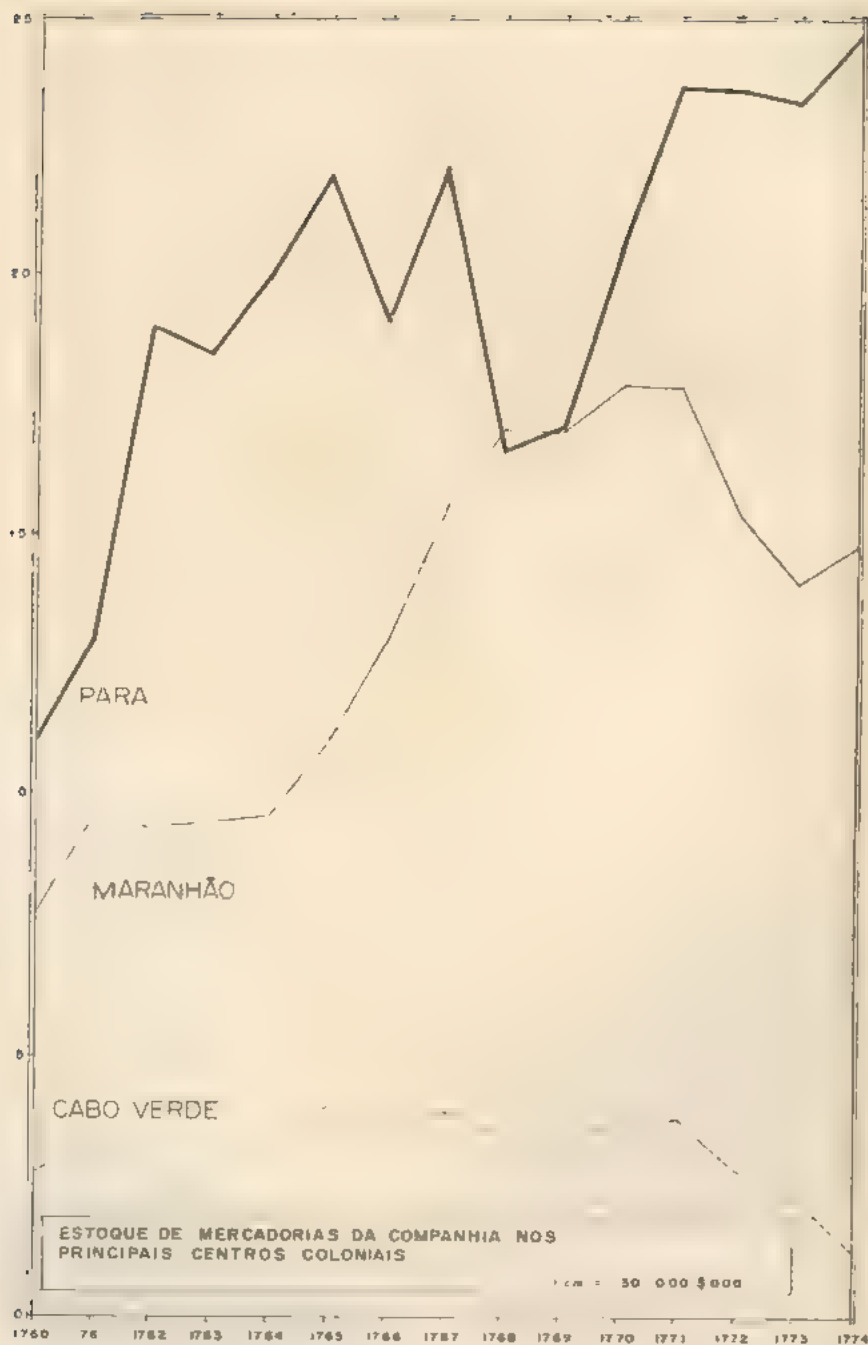
(33) Ibidem.

(34) Idem, fl. 222.

(35) Idem, Demonstração de 1770.

(36) Idem, fl. 285.

(37) Idem, fl. 247.









INDICE DAS ILUSTRAÇÕES

GRAFICOS

Composição estatística dos valores exportados de Belém para Lisboa (1756 - 1777)	368, 369
Exportação de gêneros (milhares de reis) de Belém para Lisboa (1756-1777)	368, 369
Valores exportados pela Companhia de Belém para Lisboa (milhares de reis) 1756-1777	368/369
Exportação de algodão e arroz de São Luís para Lisboa (milhares de arrobas)	432-433
Estoque de mercadorias da Companhia nos principais centros coloniais (1760 - 1774)	534
Volume total do estoque de mercadorias da Companhia	538
Estoque de mercadorias em 1760	538
Estoque de mercadorias em 1774	538

ESTAMPAS

Ação de Rodrigo de Sando e Vasconcelos	248/249
Ações de Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal)	248/249
Ações de Górgio Pereira Lobato e Sousa (Governador da capitania do Maranhão)	248-249
Fronteras das casas da Administração da Companhia	255-259
Escombros dos armazéns da Companhia em São Luís	266-267
Casa dos administradores da Companhia em São Luís	266-267
Mercados de mão-de-obra africana (Angola, Cacheu e Bissau)	266-267

MAPAS

Provável rota terrestre-fluvial "Belém-São Luís"	152-153
Imaginável delimitação dos Estados	156-157
Mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o Norte do Brasil	156-157

TABELAS

Rendimento dos bens sequestrados aos jesuítas no Estado do Grão Pará e Maranhão	179
Produção de fazendas sequestradas aos jesuítas no Estado do Grão Pará e Maranhão (1761)	190

Corrais de gado sequestrados à Companhia de Jesus na Ilha de Marajó (1759)	191
Relação dos acionistas fundadores da Companhia (1755-1758) . . .	230
Relação dos novos acionistas da Companhia (1776) .	235
Matéria do pagamento dos dividendos pertencentes às ações da Companhia (1775 - 1824) .	245
Quadro demonstrativo da valorização das ações (1756 - 1775)	247
Número de ordens das ações da burguesia colonial	253
Tonelagem da frota da Companhia (1755 - 1778)	285
Custo da frota da Companhia (1758 - 1774)	305
Perdas de navios da Companhia (naufragados e apreendidos)	306
Perdas de navios da Companhia pela ação do tempo	307
Relação das despesas da Companhia com a Corveta Nossa Senhora da Oliveira na viagem de Cacheu para o Maranhão (março, 1774)	311
Volume e valor dos gêneros exportados de Belém para Lisboa	
em 1756	317
em 1757	319
em 1758	321
em 1759	323
em 1760	325
em 1761	327
em 1762	329
em 1763 ..	331
em 1764	333
em 1765	335
em 1766	337
em 1767	339
em 1768	341
em 1769	343
em 1770	345
em 1771	347
em 1772	349
em 1773	351
em 1774	353
em 1775	355
em 1776	357
em 1777	359
Preços dos principais produtos exportados de Belém para Lisboa (1756-1777)	367
Disposição percentual do valor do cacau em relação ao total das cargas (1758 - 1777)	378
Volume e valor do cacau exportado de Belém para Lisboa em 1756 - 1777	381
Volume e valor do café exportado de Belém para Lisboa em 1756 - 1777	383
Volume e valor do café exportado de Belém para Lisboa em 1756 - 1777	385
Gêneros do Pará e Maranhão arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 - 1777)	387
Saída de navios da Companhia do porto de Belém para Lisboa em 1756-1777	390
Movimento de navios da Companhia na rota de Belém (1756 - 1777)	381
Volume e valor dos gêneros exportados de S. Luís para Lisboa em 1760-1761	399
Volume e valor dos gêneros exportados de S. Luís para Lisboa em 1762-1764	401
em 1765	403
em 1766	405
em 1767 - 1768	407

em 1767	409
em 1770-1771	411
em 1772	412
em 1773	413
em 1774	415
em 1775	417
em 1776	418
em 1777	421
em 1778	423
Saida de navios da Companhia do pólo de São Luís para Lisboa	426
Movimento de navios da Companhia na rota de São Luís (1760-1778)	427
Exportação de algodão, arroz e alfanados de S. Luís para Lisboa em 1767-1778	430
Mapa dos escravos africanos introduzidos pela Companhia no Estado do Grão Pará e Maranhão (1757-1778)	
Montante e valor dos escravos introduzidos no Pará e Maranhão, pela Companhia (1757-1777)	453
Relação de escravos transportados de Bissau para o Pará pela Companhia na corveta São Pedro Gonçalves (1774)	466
Relação de escravos transportados de Cacheu para o Maranhão pela Companhia na Corveta Nossa Senhora da Oliveira (Janeiro de 1754)	480
Relação de escravos transportados de Bissau para o Pará pela Companhia na Corveta São Paulo (Abril de 1774) .	488
Artigos de procedência europeia (exportação de Lisboa para o ultramar)	491
Comércio de escravos (1756-1774)	504
Lucros da Companhia apurados em Balanços (1756-1774)	525
Quadro demonstrativo dos lucros nas carregações e nos fretes em 1756-1774	526
Valor das mercadorias da Companhia em estoque no ultramar em 1760-1774	530
	537

ÍNDICE GERAL

ABREVIATURAS	23
INTRODUÇÃO	29
PRIMEIRA PARTE : A EUROPA E OS MERCADOS ULTRAMARINOS	
Cap I — Mercantilismo e Companhias	45
Cap II — As variantes mercantilistas a forma portuguesa	79
SEGUNDA PARTE : A CRIAÇÃO DA COMPANHIA	
Cap I — O estabelecimento da Companhia na conjuntura por balão	
a) As condições portuguesas	121
b) A situação do norte do Brasil	149
Cap II — A estrutura jurídico-social da Companhia :	
a) O organismo do "Corpo Político" e os privilégios ..	207
b) Os acionistas e o capital social	227
TERCEIRA PARTE : A ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA	
Cap I — A Junta da Administração em Lisboa	257
Cap II — As administrações subalternas no ultramar	369
QUARTA PARTE FOMENTO ULTRAMARINO E GIRO MERCANTIL	
Cap I — A tonelagem da frota da Companhia ..	281
Cap II — Carregamentos, mercados e mercadores :	
a) As carregações do Pará ..	313
b) As carregações do Maranhão	397
c) As carregações de mão-de-obra africana	459
d) Os artigos de procedência europeia ..	499
Cap III — Os Balanços da Companhia ..	523

PRINCIPAIS OBRAS PUBLICA-
DAS PELA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO PARÁ
(Coleção Amazônica)

Série José Veríssimo :

"Problemas de Colonização e de Uso da Terra na Região Bragantina do Estado do Pará", Antônio da Rocha Penteado, 2 vols., 1967.

"Belém do Pará — Estudo de Geografia Urbana", Antonio da Rocha Penteado, 2 vols., 1968.

"Compêndio das Eras da Província do Pará", Antonio Ladislau Monteiro Baena, 1 vol., 1969.

"MOTINS POLÍTICOS ou História dos Principais Acontecimentos Políticos da Província do Pará Desde o Ano de 1821 até 1835", Domingos Antonio Raiol, 3 vols., 1970.

"A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão", Manuel Nunes Dias, 2 vols., 1970.

Avulsos :

"O Coronel Sangrado", Inglês de Souza, 1 vol., 1968.

"Glossário Paraense", Vicente Chermont de Miranda, 1 vol., 1968.

"Esboço Para a Geologia Entre A Cidade de Belém-Rio Gurupí E Atlântico-Rio Guamá, Fritz Louis Ackermann, 1 vol., 1969.

1257



COMPOSTO E IMPRESSO
— NA —
IMPRESA UNIVERSITARIA



AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Comunicado

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas e da região Norte. O uso deste documento é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais – Lei n. 9.610/98).

Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõe a rede de Bibliotecas Públicas do Estado do Amazonas.

Contato

E-mail : acervodigitalsec@gmail.com

